MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart

NR. 27 / 15. JUNI 2022

24h-Rennen in Le Mans

Toyota gewinnt ohne Gegenwehr

WTCR: Budapest

Azcona neuer Tabellenführer

IndyCar: Road America

Millionen-Prämie für Newgarden

Schweiz Fr. 4,30

9 771421 848007 27



Formel 1: GP Aserbaidschan

Red-Bull-Doppelsieg, Ferrari-Doppelausfall



MotoGP-Interview: Fabio Quartararo

Yamaha jetzt auch auf Power-Strecken stark



Superbike-WM: Misano

Bautista lässt Ducati-Fans zwei Mal jubeln

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



26 WTCR in Budapest: Trotz Hitze kein neues Reifendrama

WTCR

12 IndyCar auf der Road America: Newgarden siegt und kassiert groß ab

MOTORSPORT IMAGES

39 Tourist Trophy auf der Isle of Man: Todesfälle überschatten TT-Party

GOLDSMITH

Editorial

Das 24h-Rennen von Le Mans hat noch einmal überdeutlich gezeigt, dass die große Reform im Langstreckensport ein paar Jahre zu spät kommt.

Mit Eurosport und RTL Nitro hatten die deutschen Motorsport-Fans beim 24h-Klassiker in Le Mans gleich zwei TV-Sender zur Auswahl. Wir möchten uns hier gar nicht lange darüber auslassen, wer am Ende den besseren Job erledigt hat. Aber alleine die Tatsache, dass man hin- und herschalten konnte, wenn sich einer der Privatsender mal wieder in die Werbung verabschiedete, machte das RTL-Engagement schon zu einem Gewinn für die Zuschauer.

Die Kommentatoren waren allerdings nicht unbedingt zu beneiden. Ein 24-Stunden-Rennen über die komplette Distanz mit sinnvollem Inhalt zu füllen, ist generell schon keine leichte Aufgabe. Wenn die Protagonisten in der Topklasse dann aber kaum etwas zur Unterhaltung beitragen, wird es schnell zu einer zähen Angelegenheit.

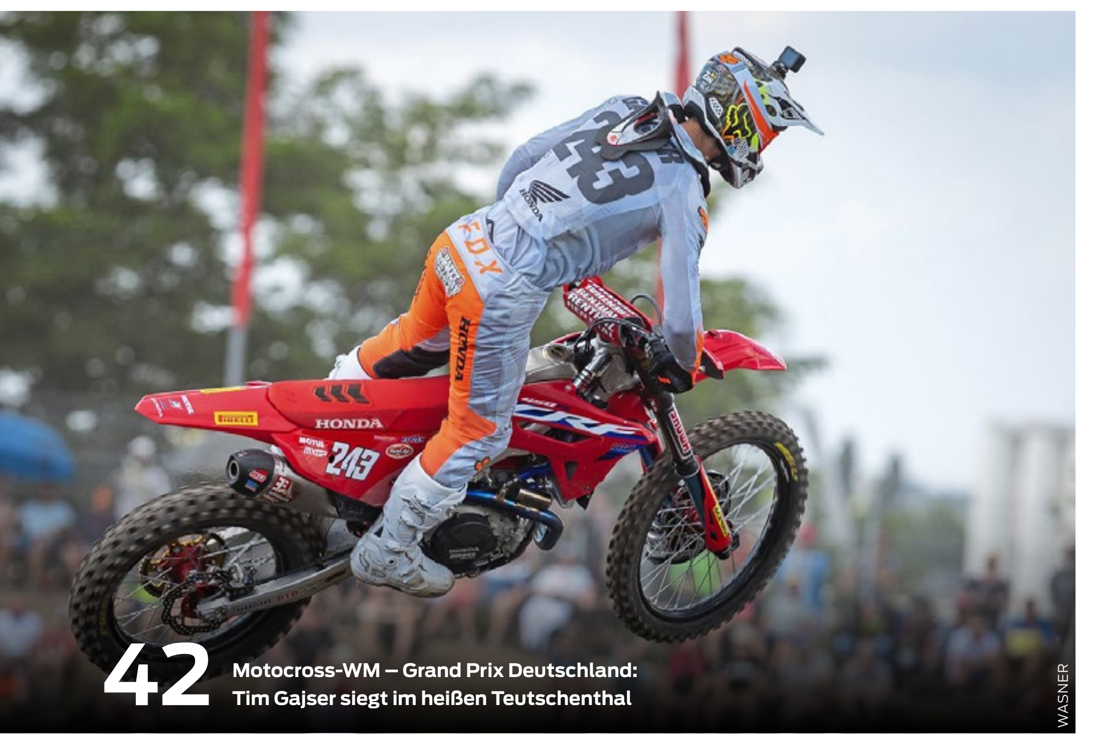
Dabei lieferte Toyota wahrlich keine fehlerfreie Vorstellung ab. Kleinere Probleme mit der Balance und der Zuverlässigkeit öffneten Glickenhaus und Alpine die Tür. Doch in Gefahr geriet der fünfte Erfolg in Serie nie. Und auch aus der Frage, welches Trio sich am Ende die Rolex-Uhren ans Handgelenk binden darf, war spätestens Sonntagfrüh die Luft raus. Davor jagten die beiden Werksrenner zwar längere Zeit im Parallelflug um den Kurs, direkte Zweikämpfe ließ der Kommandostand aber nicht zu. Als sich das Schwesterauto in seinem Rückspiegel mal etwas breiter machte, fragte Sébastien Buemi per Funk sicherheitshalber noch einmal nach, ob man das Tempo nicht lieber etwas drosseln solle, um auch bloß kein Risiko einzugehen.

Die GTE-Pro-Kategorie hatte zwar mehr Spannung zu bieten, aber leider auch nur sechs Werksautos. In der LMP2 gingen immerhin 27 Fahrzeuge an den Start, doch hier stellte JOTA die Weichen schon früh auf Sieg. Und so wurde in den Sprecherkabinen fast mehr über die große Reform im nächsten Jahr geredet als über das aktuelle Geschehen auf der Piste. Zur Überbrückung riefen beide Sender die Zuschauer immer wieder dazu auf, Fragen einzuschicken. Aber auch bei den Fans war der Blick oft schon nach vorne gerichtet. Das Publikum erwartet nach fünf Übergangsjahren in Zukunft deutlich mehr Action.

Wer am Sonntag aus Langweile von Le Mans zur Formel 1 in Baku umschaltete, wurde auch nicht gerade mit einem Action-Thriller belohnt. Charles Leclerc hielt die Spannung gerade einmal 21 Runden lang hoch, bevor sein Ferrari-Motor qualmend den Dienst quittierte. Danach cruiste Red Bull gemütlich zum Doppelsieg. Das Versprechen der Serienbosse, dass die neuen Aero-Regeln das Feld enger zusammenführen, konnte in den ersten acht Rennen noch nicht eingelöst werden. Hinter Red Bull und Ferrari klafft aktuell eine Lücke von mehr als einer Sekunde zu den Verfolgern. Für die Langstreckenfreunde sei das eine Warnung, dass nach einer Reform nicht immer sofort alles besser wird.



Tobias Grüner
Redakteur

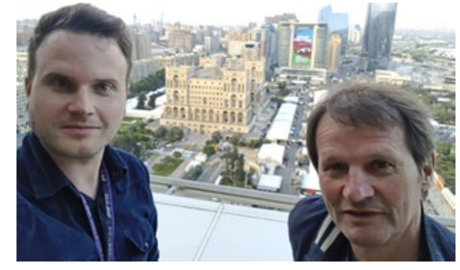


42 **Motocross-WM – Grand Prix Deutschland: Tim Gajser siegt im heißen Teutschenthal**

WASNER



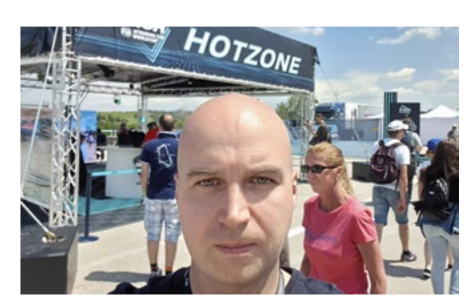
MSa-Paddock



AUS DER VOGELPERSPEKTIVE
Vom 24. Stock des Hilton Hotels hatten die beiden MSa-F1-Reporter Andreas Haupt und Michael Schmidt einen perfekten Blick auf das Fahrerlager und die Boxengasse. Zum Recherchieren mussten sie ihren Posten allerdings leider verlassen.



ABSCHLUSS DES VIERFACH-STINTS
MSa-Redakteur Philipp Körner nutzte den eng getakteten IndyCar-Kalender und reiste die vergangenen vier Wochen durch den Mittleren Westen. Der krönende Abschluss war die Road America in Wisconsin.



HEISSE RENNEN IN UNGARN
Nicht nur der gleichnamige Teil des ETCR-Fahrerlagers, sondern der ganze Hungaroring wurde am Wochenende zur „Hotzone". Michael Bräutigam schaute sich die WTCR und ETCR unter brennender Sonne an.



DOPPELROLLE AUF DER GRASBAHN
MSa-Dirt-Experte Thomas Schiffner nutzte seinen Trip zum Langbahn-WM-Qualirennen in Bielefeld zweifach: zum einen für den MSa-Bericht, zum anderen moderierte er an der Strecke für die Zuschauer.

Ferrari-Geschenk

Ferrari ist auf dem Weg, die WM zu versemmeln. Zwei Defekte in Baku warfen die Scuderia in der Team-WM um 80 Punkte zurück. Charles Leclerc haderte mit seinem Schicksal, während Red Bull nach einem Doppelsieg ausgelassen feierte.

Von: **Andreas Haupt**

Was ging bei Ferrari kaputt?

Für Charles Leclerc fühlte es sich an wie der dritte Ausfall in Serie. So sehr schmerzt ihn immer noch der vierte Platz von Monaco. Die Misere ging in Baku weiter. Dieses Mal wegen der Technik. Zum zweiten Mal in dieser Saison nach Spanien versagte die Antriebseinheit. In der 20. Runde zog Leclercs Ferrari auf der Zielgeraden eine weiße Rauchwolke hinter sich her. Das sah nach einem klassischen Motorschaden aus. „Für eine genaue Diagnose müssen wir erst eine Analyse in Maranello anstellen", erklärte Teamchef Mattia Binotto.

Leistung vor Zuverlässigkeit: So operierte Ferrari über den Winter. Maranello hat mit einem Kraftakt den stärksten Motor im Feld gebaut. Und den mit der besten Fahrbarkeit. Keine andere Power Unit bringt Drehmoment und Leistung so sanft auf die Straße. Doch die Zuverlässigkeit wird immer mehr zur Schwachstelle. Dabei war der F1-75 in den ersten Rennen kugelsicher. In Spanien ging der Turbo kaputt. Auch die Kundenteams haben einige Defekte erlebt – sowohl beim Verbrenner als auch an den Elektromaschinen.

Die Motorbaustelle muss Ferrari schnellstens aufräumen, was aber kompliziert ist. So etwas dauert für gewöhnlich. Der V6-Turbo ist zwar schon gemäß Reglement eingefroren, doch wenn man Probleme nachweisen kann, erlaubt die FIA Nachbesserungen bei der Standfestigkeit. Einmal ist das 2022 bereits geschehen.

Manche Beobachter schüttelten den Kopf, warum Ferrari in Baku nicht auf den dritten Motor im Leclerc-Auto wechselte. Stattdessen verheiratete man das Spanien-Triebwerk mit einem neuen Turbolader. Carlos Sainz schied bereits vor dem Teamkollegen mit Hydraulikschaden aus. In der WM wird es langsam düster für Ferrari. Red Bull ist um 80 Punkte enteilt. Leclerc fehlen 34 Zähler zu Verstappen.

Hätte Ferrari eine Siegchance gehabt?

Am Start büßte Pole-Setter Leclerc eine Position gegen Sergio Pérez ein. Den schnelleren Verstappen hielt er anfangs hinter sich. „Leclerc hatte den Windschatten von Sergio. Und der DRS-Effekt war nicht so groß wie erhofft", beklagte Red-Bull-Teamchef Christian Horner. So gab es für den Weltmeister kein Vorbeikommen.

Pérez führte nach acht Runden mit 2,1 Sekunden. Dann strandete Sainz, die Rennleitung aktivierte ein VSC, doch nur Leclerc suchte seine Mannschaft zum Reifenwechsel auf. Red Bull verzichtete. Im Fall von Pérez nicht freiwillig. Die Kommunikation hakte. „Die Info erreichte mich, als es zu spät war." Verstappen folgte den Anweisungen. Er sollte das Gegenteil von Leclerc machen, also draußen bleiben. Durch den Stopp unter VSC sparte sich Leclerc etwa zehn Sekunden. Nach den Reifenwechseln der Red Bull von Mediums auf die harte Mischung – unter Renntempo – hatte der Ferrari-Pilot 12,9 Sekunden Vorsprung auf Verstappen. Alle wollten bis zum Ende durchfahren.

Binotto glaubt, dass sein Schützling eine gute Chance auf den Sieg gehabt hätte. Ferrari taktierte jedenfalls richtig. „Die harten Reifen haben nur wenig abgebaut. Wir hätten damit überleben können." Red Bull behauptet das Gegenteil: „Dank der frischeren Reifen wären wir im Vorteil gewesen", sagt Teamchef Christian Horner. Sportchef Helmut Marko: „Wir waren auf den harten Reifen noch schneller als auf den Mediums. Mit Max hätten wir auch dann gewonnen, Sergio wäre aber vielleicht nicht Zweiter geworden." Im Renntrimm bezifferte Red Bull seinen



Technik-Drama: Zum zweiten Mal in drei Rennen musste Charles Leclerc in Führung liegend mit einem Motor-Problem aufgeben

WILHELM

Red Bull profitierte erneut von Ferrari-Problemen. Max Verstappen und Sergio Pérez führen nach fünf Siegen in Folge nun die Fahrerwertung an

e für Red Bull



MOTORSPORT IMAGES



XPB

Sebastian Vettel verpasst den Bremspunkt und muss in den Notausgang. Ohne den Fehler wäre für den Deutschen sogar der fünfte Platz drin gewesen

Vorteil gegenüber Ferrari auf drei bis vier Zehntel pro Runde.

Wie kamen die Mercedes über die Runden?

George Russell beschrieb seinen Husarenritt auf den dritten Platz: „Wir sind in jeder einzelnen Kurve, auf jeder einzelnen Runde – und das 90 Minuten lang – auf dem Boden aufgeschlagen. Es war ziemlich brutal." Rekordsieger Lewis Hamilton, der Vierter wurde, ließ sich nach 51 Runden aus dem Silberpfeil helfen. Er fuhr ein Auto mit einer etwas anderen Spezifikation als Russell. Ein Auto, das noch mehr auf- und absprang und über die Bodenwellen bretterte. „Das Adrenalin hat mich durchgebracht. Ich musste vor Schmerz auf die Zähne beißen", berichtete der siebenfache Champion.

Trotz des Bouncings ist Mercedes immer zur Stelle. 27 WM-Punkte sind eine satte Ausbeute. Kaum zu glauben: Nach acht Rennen liegt man nur 38 Zähler hinter Ferrari. Die Probleme sind vielfältig. Der Motor ist nicht mehr Klassenprimus. Das Fahrwerk ist eine Baustelle. Das Arbeitsfenster für den W13 viel zu klein. Das Auto muss hart und tief gefahren werden. So setzte es immer wieder heftig auf den Bodenwellen auf. Das kostet Speed, weil die Motorendrehzahl runtergeht. Die Aerodynamik ist zu spitz. Auf eine Runde tun sich die Fahrer schwer, gleichmäßig Reifentemperatur an beiden Achsen zu generieren. Über die Distanz ist das kein Problem. Weil im Renntrimm mit vollen Tanks auch die Geschwindigkeiten abnehmen, geht das Bouncing ein stückweit zurück. So waren die Silberpfeile auch in Baku wieder dritte Kraft im Feld.

Trotz der Schüttelei begingen die Mercedes-Fahrer keine Fehler. „Dabei sagen sie, dass sie vor dem Bremspunkt gar nicht mehr die Kurve sehen", sagt Teamchef Wolff. „Wir haben herausgefunden, dass auf den Körper der Fahrer Kräfte von bis zu 6g wirken. Das geht auf die Wirbelsäule, die Hüften und hat auch Auswirkungen auf den Kopf." Die Konkurrenz nennt ein Heilmittel: Einfach rauf mit der Bodenfreiheit. Wolff: „Würden wir machen, es geht aber nicht mehr. Bei Highspeed sind die Reifen die besten Dämpfer. Bei hohen Geschwindigkeiten liegt unser Auto in den Bump Stops." Die werden verwendet, um ein Durchschlagen des Fahrwerks zu verhindern. „Selbst wenn wir höher fahren würden, würde das Bouncing irgendwo bleiben."

Wieso geigte Alpha Tauri so stark auf?

Einfache Erklärung: Der AT03 mag langsame Kurven und fühlt sich dank des starken Honda-Motors auch auf den Geraden wohl. „Unsere Schwachstelle ist, dass wir über den Unterboden nicht genug Abtrieb holen", erklärt Teamchef Franz Tost. Das kostet in schnellen Kurven. Davon gibt es auf dem Baku City Circuit nur wenige.

Pierre Gasly und Yuki Tsunoda fuhren fehlerfreie Rennen. Beide stoppten unter dem ersten VSC, kamen während des zweiten aber nicht rein. Weil man nur noch weiche Reifen übrig hatte. Auf einer ausgelutschten Garnitur harter Reifen war Gasly zum Schluss chancenlos gegen Hamilton, der unter dem zweiten VSC auf einen gebrauchten harten Reifen tauschte. Yuki Tsunoda sah sich auf dem Weg zu Platz 6 hinter dem Teamkollegen, bis ihn ein angeschlagener Heckflügel zur Reparatur in die Box zwang.

Wie schlug sich Vettel?

Aston Martin hat das gefunden, was Mercedes fehlt. Ein effektives Mittel gegen Bouncing. Die B-Version funktioniert mit weichen Aufhängungen und mehr Bodenfreiheit. Für Sebastian Vettel war in Baku sogar ein fünfter Platz drin. Es wurde der Sechste, weil ihn ein Fahrfehler in Runde 13 etwa sieben Sekunden kostete. Und er ein zweites Mal an Esteban Ocon im Alpine vorbeimusste. Die Einstopp-Taktik half bei der Fahrt in die Punkte. „Das Auto hat super funktioniert. Wir konnten die Hinterreifen in Schuss halten", sagte Vettel. Trotz kleinem Heckflügel. Auch in Kanada sollte es gut laufen. ■

GP ASERBAIDSCHAN: 8. VON 22 LÄUFEN, 12. JUNI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**6,003 km**
Runden:	**51**
Distanz:	**306,409 km**
Zuschauer:	**30 000**
Wetter:	**26 Grad, Sonne**
Topspeed Qualifikation:	**323,6 km/h (Alonso)**
Topspeed Rennen:	**332,0 km/h (Alonso)**
Gangwechsel/Runde:	**68**
Volllastanteil:	**76 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**138 m**
Führungswechsel:	**3**

km/h Gang

Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC	16
2	Sergio Pérez, MEX	11
3	Max Verstappen, NL	33
4	Carlos Sainz, E	55
5	George Russell, GB	63
6	Pierre Gasly, F	10
7	Lewis Hamilton, GB	44
8	Yuki Tsunoda, J	22
9	Sebastian Vettel, D	5
10	Fernando Alonso, E	14
11	Lando Norris, GB	4
12	Daniel Ricciardo, AUS	3
13	Esteban Ocon, F	31
14	Zhou Guanyu, CHN	24
15	Valtteri Bottas, FIN	77
16	Kevin Magnussen, DK	20
17	Alexander Albon, T	23
18	Nicholas Latifi, CDN	6
19	Lance Stroll, CDN	18
20	Mick Schumacher, D	47

Startnummer

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	5	150
2.	Pérez	1	129
3.	Leclerc	2	116
4.	Russell		99
5.	Sainz		83
6.	Hamilton		62
7.	Norris		50
8.	Bottas		40
9.	Ocon		31
10.	Gasly		16
11.	Alonso		16
12.	Magnussen		15
13.	Ricciardo		15
14.	Vettel		13
15.	Tsunoda		11
16.	Albon		3
17.	Stroll		2
18.	Zhou		1
19.	Schumacher		0
20.	Hülkenberg		0
21.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	51/36[1]	1:34.05,941 min = 195,144 km/h	1.46.050 min
2.	**Pérez**	51/14	+ 20,823 s	1.46.046 min
3.	**Russell**	51	+ 45,995 s	1.47,177 min
4.	**Hamilton**	51	+ 1.11,679 min	1.47,044 min
5.	**Gasly**	51	+ 1.17,299 min	1.48,519 min
6.	**Vettel**	51	+ 1.24,099 min	1.48,206 min
7.	**Alonso**	51	+ 1.28,596 min	1.47,989 min
8.	**Ricciardo**	51	+ 1.32,207 min	1.48,276 min
9.	**Norris**	51	+ 1.32,556 min	1.47,997 min
10.	**Ocon**	51	+ 1.48,184 min	1.48,297 min
11.	**Bottas**	50		1.48,179 min
12.	**Albon**	50		1.47,966 min
13.	**Tsunoda**	50		1.47,523 min
14.	**Schumacher**	50		1.48,410 min
15.	**Latifi** [2]	50		1.49,583 min
16.	**Stroll**	46	Aufgabe (P 14)	1.48,038 min
17.	**Magnussen**	31	Motor (P 11)	1.48,789 min
18.	**Zhou**	23	Kühler (P 10)	1.48,723 min
19.	**Leclerc**	21/1	Motor (P1)	1.47,531 min
20.	**Sainz**	8	Hydraulik (P4)	1.48,978 min

1) Runden in Führung, 2) +5-Sekunden-Strafe Bestwerte in Rot

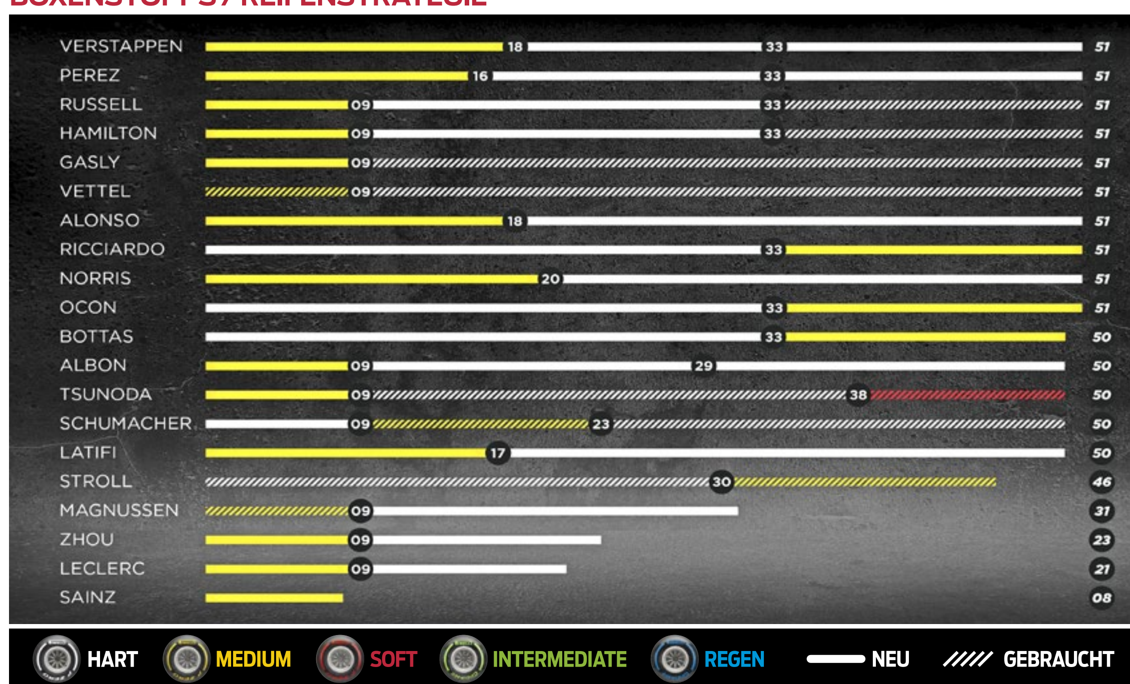
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	6	279
2.	Ferrari	2	199
3.	Mercedes		161
4.	McLaren		65
5.	Alpine		47
6.	Alfa Romeo		41
7.	Alpha Tauri		27
8.	Haas		15
9.	Aston Martin		15
10.	Williams		3

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	5:3
Hamilton – Russell	3:5
Leclerc – Sainz	8:0
Norris – Ricciardo	7:1
Alonso – Ocon	5:3
Gasly – Tsunoda	5:3
Vettel – Stroll	5:1
Albon – Latifi	7:1
Bottas – Zhou	7:1
Schumacher – Magnussen	2:6

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



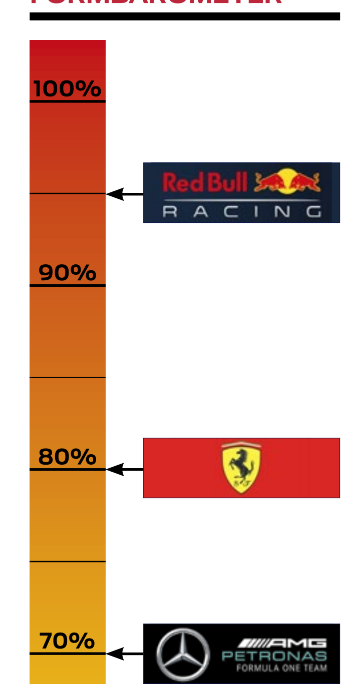
GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.45,476 min	21
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,127 s	21
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,334 s	25
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,536 s	22
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,095 s	22
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,191 s	21
7.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,220 s	25
8.	George Russell	Mercedes	+ 1,229 s	24
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,354 s	25
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,441 s	21
11.	Lando Norris	McLaren	+ 2,215 s	19
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,371 s	24
13.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,470 s	24
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,494 s	22
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,602 s	22
16.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,746 s	24
17.	Alexander Albon	Williams	+ 2,943 s	22
18.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 3,334 s	22
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 5,445 s	7
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 12,856 s	3

GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 2

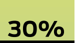
	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.43,224 min	24
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,248 s	22
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,356 s	18
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,918 s	22
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,050 s	25
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,091 s	26
7.	George Russell	Mercedes	+ 1,324 s	26
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,343 s	24
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,385 s	24
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,547 s	23
11.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,557 s	27
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,650 s	25
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,650 s	26
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,835 s	25
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,891 s	25
16.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,040 s	24
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,364 s	26
18.	Alexander Albon	Williams	+ 3,173 s	13
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,201 s	21
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,994 s	26

FORMBAROMETER








GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.43,170 min	18
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,070 s	19
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,279 s	14
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,426 s	19
5.	Lando Norris	McLaren	+ 1,248 s	13
6.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,306 s	19
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,321 s	21
8.	George Russell	Mercedes	+ 1,403 s	17
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,515 s	15
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,519 s	18
11.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,672 s	14
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,675 s	19
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,709 s	17
14.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,743 s	18
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,749 s	17
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,794 s	20
17.	Alexander Albon	Williams	+ 2,309 s	17
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,362 s	19
19.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,404 s	17
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,900 s	17

GP ASERBAIDSCHAN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.42,865	1.42,046	1.41,359
2.	Sergio Pérez	1.42.,733	1.41,955	1.41,641
3.	Max Verstappen	1.42,722	1.42,227	1.41,706
4.	Carlos Sainz	1.42,957	1.42,088	1.41,814
5.	George Russell	1.43,754	1.43,281	1.42,712
6.	Pierre Gasly	1.43,268	1.43,129	1.42,845
7.	Lewis Hamilton	1.43,939	1.43,182	1.42,924
8.	Yuki Tsunoda	1.43,595	1.43,376	1.43,056
9.	Sebastian Vettel	1.43,279	1.43,268	1.43,091
10.	Fernando Alonso	1.44,083	1.43,360	1.43,173
11.	Lando Norris	1.44,237	1.43,398	
12.	Daniel Ricciardo	1.44,437	1.43,574	
13.	Esteban Ocon	1.43,903	1.43,585	
14.	Zhou Guanyu	1.43,777	1.43,790	
15.	Valtteri Bottas	1.44,478	1.44,444	
16.	Kevin Magnussen	1.44,643		
17.	Alexander Albon	1.44,719		
18.	Nicholas Latifi	1.45,367		
19.	Lance Stroll	1.45,371		
20.	Mick Schumacher	1.45,775		

STATISTIK DES WOCHENENDES



Eine Serie ist gerissen, eine andere lebt weiter. Zum ersten Mal fuhr ein Fahrer ein zweites Mal auf dem Baku-Stadtkurs auf Pole-Position. Charles Leclerc wiederholte das Kunststück von 2021. Wieder brachte ihm der erste Startplatz keinen Erfolg. Max Verstappen reihte sich als sechster Fahrer in die Siegerliste ein: nach Nico Rosberg, Daniel Ricciardo, Lewis Hamilton, Valtteri Bottas & Sergio Pérez. Kurios: Ferrari stand 2022 sechs Mal auf Pole und gewann nur zwei Mal. Beim Gegner läuft es umgekehrt: Red Bull holte zwei Poles, siegte sechs Mal.



MOTORSPORT IMAGES

Leclerc stand 15 Mal auf Pole, feierte aber nur vier Siege

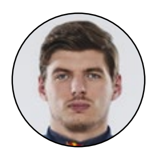
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,63
Hamilton stellte sich als Versuchskaninchen zur Verfügung und fuhr ein anderes Setup und eine andere Unterboden-Spezifikation als Russell. Die erwies sich als langsamer. Trotzdem muss er nach dem Rennen nicht den sterbenden Schwan spielen.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 10/10 – Ø 8,75
Das war das Beste, was man mit einem wild hüpfenden Mercedes derzeit erreichen kann. Platz 5 in der Startaufstellung, Rang 3 im Rennen. Der Mercedes war im Rennen neun Zehntel langsamer als Red Bull. Russell machte keinen Fehler.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,00
Es war nicht die ganz perfekte Vorstellung des fünffachen Saisonsiegers. In der Qualifikation musste er sich hinter Pérez anstellen. Max klagte wieder über Probleme mit der Balance. Im Rennen fuhr der Weltmeister dafür wie eine Maschine.



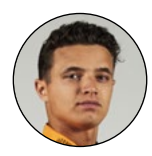
Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 8,25
Zum dritten Mal stand Pérez in der Startaufstellung vor Verstappen. Das hat bislang noch keiner geschafft. Der Start war grandios. Doch nach der VSC-Phase brachen die Reifen ein. Pérez blieb nur noch die schnellste Runde im Rennen.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 9,00
Leclercs einziger Fehler war der Verlust der Führung beim Start. Wer sechs Mal seinen Ferrari auf den besten Startplatz stellt, ist der schnellste Mann des Jahres. Wieder raubte ein Motorschaden dem Ferrari-Piloten einen möglichen Sieg.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,00
Im Q1 und Q2 war Sainz so schnell wie Leclerc. Als es im Q3 darauf ankam, fehlten 0,455 Sekunden. Und im Rennen lag der Spanier schon nach acht Runden 7,7 Sekunden hinter dem Spitzenreiter. Ein Hydraulikdefekt sorgte für den dritten Ausfall.



Lando Norris – McLaren
Note: 07/10 – Ø 8,00
Das Q3 verfehlte Norris um 22 Tausendstel. Die McLaren waren auf der langen Zielgerade zu langsam. Im Rennen fuhr er 19 Runden lang mit Ricciardo im Schlepptau. Das heißt, der Teamkollege war schneller. Der Trost waren zwei Punkte.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 08/10 – Ø 6,25
Ricciardo darf aufatmen. Er hat sich rehabilitiert. Der Australier verlor in der Qualifikation nur knapp zwei Zehntel auf Norris und war im Rennen der schnellere McLaren-Fahrer. Ricciardo startete mit harten Reifen und hielt sie bis Runde 33 am Leben.



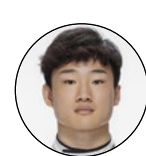
Fernando Alonso – Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,63
Die Alpine waren sauschnell auf den Geraden, mussten aber in den Kurven Federn lassen. Größte Sorge war, ob man in der Hitze die Reifen schonen konnte. Alonso konnte es und hielt auch zwei McLaren mit frischeren Reifen auf Distanz.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 06/10 – Ø 7,00
Wieder bremste ein Unfall eines Konkurrenten Ocon in der Qualifikation. Die Alternativstrategie mit harten Reifen am Start funktionierte gerade so. Ocon war auf den harten Reifen zu langsam. Immerhin reichte es noch zu einem Punkt.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 10/10 – Ø 7,13
Nach einigen Enttäuschungen fand Gasly zurück zu der Form der letzten beiden Jahre. Startplatz 6 vor Hamilton war eine Meisterleistung. Gasly brachte den Speed auch gut über die Distanz und legte 42 Runden auf einem Reifensatz zurück.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 6,63
Ein Dreher in Kurve 2 sicherte Tsunoda den Aufstieg ins Q2. Manche unterstellten ihm Absicht. Egal, der Japaner bestätigte im Rennen seine derzeit gute Form. Nur ein Schaden am DRS-Mechanismus warf ihn aus den Punkterängen.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 6,67
Es war ein starkes Rennen mit kleinen Schönheitsfehlern. Im Q2 landete Vettel einmal kurz in der Tecpro-Barriere, schaffte es aber noch ins Q3. Ohne den Ausrutscher beim Angriff auf Ocon wäre der fünfte Platz möglich gewesen.



Lance Stroll – Aston Martin
Note: 04/10 – Ø 6,13
Stroll hat in Baku schon bessere Tage erlebt. Diesmal schoss er sich mit einem Dreher und einem Mauerkuss aus dem Q1. Im Rennen kam er nie über den 13. Platz hinaus. Ein Motorproblem beendete das traurige Schauspiel.



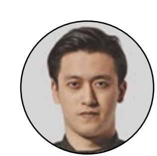
Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 03/10 – Ø 3,63
Das Einzige, was Latifi zu seinen Gunsten anbringen konnte: Er hat kein Auto kaputtgemacht und ist 50 Runden gefahren. Die erste Strafe gab es schon vor dem Start. Ohne seine Schuld. Das Missachten der blauen Flaggen ging auf seine Kappe.



Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,25
Albon verfehlte Magnussens Zeit im Q1 nur um ein Zehntel. Ein Kompliment in einem Williams. Im Rennen kämpfte der Thailänder mit Bottas um Platz 11 und war dabei schneller. Unglückliches Boxenstopp-Timing kostete vielleicht sogar Punkte.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 8,00
Bottas hatte nie die Chance auf WM-Punkte. Der Finne haderte mit seinem Auto. Das Heck fühlte sich bei Vollgas schwammig an. Er konnte in den Kurven 18 und 19 nicht mal Vollgas geben. Unter den Umständen war der elfte Platz noch gut.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 6,38
Zhou konnte sein Pech nicht fassen. Schon wieder kostete ein Wasserleck sichere Punkte. Eine gelbe Flagge hatte schon den Aufstieg ins Q3 verhindert. Im Rennen fuhr er sich mit starken Rundenzeiten auf Platz 10, als der Defektteufel zuschlug.



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 5,63
Das Wichtigste war, das Rennen ohne einen Unfall zu Ende zu fahren. Das gibt Selbstvertrauen. Ein Wasserleck im ersten Training kostete wichtige Trainingszeit. Da war der Start aus der letzten Reihe praktisch programmiert.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,88
Magnussen war auf dem Weg in die Punkteränge. Der Däne hatte fünf Autos überholt, nahm Kurs auf Rang 9, als ihn die MGU-H im Stich ließ. Wieder eine verpasste Chance für den Fahrer und für den Haas-Rennstall.

AUS DEM FAHRERLAGER

FERRARI KLAGT AN
Ferrari fühlt sich verschaukelt. Nach Meinung von Teamchef Mattia Binotto hätte Red Bull in Monte Carlo gleich zwei Strafen verdient gehabt. Einmal für das Berühren der gelben Linie an der Boxenausfahrt. Und das zweite Mal, weil Red Bull beim Fünf-Minuten-Signal vor dem Start nicht die von der Rennleitung verordneten Regenreifen an den Autos montiert hatte: „Wir und einige andere Teams waren auf Regen vorbereitet. Es ist keine Entschuldigung, dass die Rennleitung erst spät die Reifenwahl vorgeschrieben hat."

DER STINKIGE JOS
Der Ausgang des GP Monaco mit Sergio Pérez als Sieger und Max Verstappen als Drittem schmeckte Jos Verstappen nicht. Der Vater des Weltmeisters beschwerte sich in einer Kolumne über Red Bulls Strategie, die seiner Meinung nach Pérez bevorteilte. Im Fahrerlager schüttelte man den Kopf über Jos Verstappens Rundumschlag. Es heißt, es soll sogar eine knackigere Version mit noch mehr Kritik an der Teamführung gegeben haben. Diese Zitate wurden vor Veröffentlichung auf der Verstappen-Seite gestrichen.

EHRENBÜRGER HAMILTON
Privileg für den dreimaligen Interlagos-Sieger: Der brasilianische Kongress macht Lewis Hamilton zum Ehrenbürger. „Eine unglaubliche Ehre. Ich habe es auch erst aus den Nachrichten erfahren." Außerdem: Hamilton arbeitet im Hintergrund an einem Rennfilm. In der Hauptrolle: Brad Pitt.


XPB

Hamilton ist nun halber Brasilianer

DONNERSTAG FÜR MEDIEN
Der Versuch, den Freitagmorgen als Medien-Tag zu etablieren, um allen Beteiligten einen Tag an der Rennstrecke zu ersparen, ist gescheitert. Auch auf Wunsch der Fahrer, die sich über zu viel Arbeit am ersten Trainingstag beklagt hatten. Jetzt müssen sie dafür wieder 23 Stunden vor dem ersten Training an der Strecke sein.

RICCIARDO WILL BLEIBEN
Es läuft nicht für Daniel Ricciardo bei McLaren. Lando Norris ist regelmäßig mehrere Zehntel schneller. Der Druck wächst. Weglaufen will der Australier aber nicht. „Mein Vertrag läuft bis Ende 2023. Ich will ihn erfüllen und mich durchbeißen. Und ich fühle, dass ich die volle Unterstützung des Teams habe."

EIN CHASSIS, ZWEI UNFÄLLE
Mick Schumacher saß bei seinem Unfall in Monte Carlo im gleichen Chassis, das schon den Crash von Jeddah weggesteckt hatte. Es wurde jetzt zum zweiten Mal repariert und traf am Samstag noch unlackiert als Ersatzchassis in Baku ein. Bei dem Monaco-Unfall wurden nicht nur die seitlichen Crashstrukturen eingedrückt. Als das Auto am Kran hing, wurde auch noch der Überrollbügel beschädigt.

FIA-PRÄSIDENT ECKT AN
Mohammed Ben Sulayem will Sport und Politik trennen. In einem Interview klang es so, als ob dem FIA-Präsidenten die Aktionen von Sebastian Vettel, Lewis Hamilton und Lando Norris für Umweltschutz, Gleichberechtigung, Diversität und mentale Gesundheit in dieser Form nicht schmecken würden. Später ruderte er zurück. Sebastian Vettel: „Die Themen sind wichtiger und größer als wir und der Sport."


XPB

Vettel wirbt für Frieden und Klima

KOMMENTAR

Sorry, aber das Thema Inflationszuschlag verlässt uns nicht. Die Fronten sind weiter verhärtet, und es sieht auch nicht so aus, dass einer im Moment eine Idee für den goldenen Kompromiss im Angebot hat. Kurz zur Erinnerung: Ferrari, Red Bull, Mercedes, McLaren, Aston Martin und Alpha Tauri fordern einen außerplanmäßigen Inflationszuschlag für die durch den Ukraine-Krieg noch einmal explodierte Kostensteigerung. Alfa-Romeo, Alpine und Williams sind strikt dagegen. Haas hat sich noch keine Meinung gebildet. Mit 27 von 30 Stimmen wäre das Bittgesuch der großen Teams abgelehnt. Für eine sofortige Regeländerung ist eine Mehrheit von 28 Stimmen nötig. Schon beginnen die Befürworter der Aufstockung damit zu drohen, das Limit zu überziehen. Wenn das im Rahmen von fünf Prozent passiert, sieht das Reglement milde Strafen vor. Wobei keiner weiß, was eine milde Strafe ist. Das liegt im Ermessen der Sportkommissare. Es gibt keinen Strafenkatalog dafür, weil die Budgetdeckelung noch ein junges Instrument ist. Die FIA kann eigentlich nicht zulassen, dass die Teams das Limit kollektiv überziehen. Noch dazu mit Ansage. Wenn es dafür nur Strafen auf Bewährung gibt, braucht man gar keine Regeln. Fünf Prozent von 140 Millionen sind immerhin sieben Millionen Dollar. Damit kann man viele Upgrades bringen und den Ausgang der WM nachhaltig beeinflussen. Zum Schluss wird das Team Weltmeister, das am frechsten überzieht. Damit wäre nicht nur das Prinzip des Kostendeckels infrage gestellt, sondern auch das Signal nach außen gesendet, dass man sich den Titel kaufen kann. Mehr Upgrades sind ein klarer Wettbewerbsvorteil. Wie ein Kilogramm Untergewicht. Für das Untergewicht wird man aber nachträglich disqualifiziert. Das verstünde kein Mensch. Außerdem würde so eine Praxis Schule machen. Wenn es funktioniert, machen es im Jahr darauf auch die Teams, die davor ehrlich gespielt haben. Die anderen müssen warten, bis die Bewährungsfrist abgelaufen ist. ■



XPB

Die Teams streiten immer noch über das Thema Inflationszuschlag



Michael Schmidt
Redakteur

Soll man den Kostendeckel überziehen dürfen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Angst um die Gesundheit



WILHELM

Die neuen Autos liegen bretthart auf dem Asphalt und leiten Schläge ungefiltert ins Cockpit durch

Carlos Sainz und George Russell nehmen die aktuelle Fahrzeuggeneration unter Beschuss. Das Bouncing in Verbindung mit kurzen Federwegen geht auf die Gesundheit. Ist damit das Groundeffect-Prinzip infrage gestellt?

Von: **Michael Schmidt**

Die Bilder auf der langen Zielgeraden des Baku City Circuit sprachen für sich. Die Mercedes und Ferrari tanzten nervös wie Rennpferde vor dem Start über die Bodenwellen. Über die Mikrofone der Bordkameras gab ein stakkatoartiges dumpfes Geräusch einen Eindruck, wie oft und heftig die Autos mit ihrer Bodenplatte auf der welligen Asphaltoberfläche aufsetzen.

Mercedes kostet dieser ständige Bodenkontakt massiv Rundenzeit. Wenn das Auto aus den Federn nach oben kommt, steigt der Luftwiderstand. Wenn es zu stark aufsetzt, sinkt die Motordrehzahl, und die Fahrer verlieren Vertrauen. „Teilweise konnte ich bei der Schüttelei die Bremspunkte nicht mehr richtig erkennen“, berichtete George Russell.

Ferrari macht das Aufsetzen nichts aus. Die roten Autos haben eine stabilere Aerodynamik und ein komfortableres Fahrwerk. Trotzdem klagt Carlos Sainz: „Die neuen Autos sind besser für Zweikämpfe, aber müssen sie so hart gefedert sein? Das geht auf den Rücken, und irgendwann werden wir mit unserer Gesundheit dafür bezahlen.“

Russell will sich nicht vorstellen, vier weitere Jahre in solchen Schaukelpferden zu verbringen. „Irgendwann gibt es deshalb einen bösen Unfall“, prophezeit der Mercedes-Pilot. Lewis Hamilton klagte im Rennen über Rückenschmerzen und krabbelte filmreif aus seinem Cockpit. Teamchef Toto Wolff erzählt: „Diese Autos sind so steif, dass die Fahrer einen Chiropraktiker brauchen, wenn wir nur das Auto vom Wagenheber fallen lassen.“

Die Physik ändert sich nicht

Die Phänomene sind keine Überraschung. Es gab sie schon vor 40 Jahren in der ersten Groundeffect-Ära. Wenn ein großer Teil des Abtriebs unter dem Fahrzeug erzeugt werden soll, muss der Boden des Autos so nah wie möglich an der Straße sein. Damit schrumpfen die Federwege. „Wir fahren heute 30 Millimeter. Ein Drittel von dem, was wir in den letzten Jahren hatten“, bestätigt Aston Martin-Technikchef Andy Green. Die Fahrer haben schon in den 80er-Jahren über Rückenprobleme geklagt. Für Alan Jones war es ein Grund, vorübergehend zurückzutreten. „Ich wollte mich in Autos mit null Federweg nicht mehr weichprügeln lassen“, erzählte der Weltmeister von 1980.

Russell und Sainz fordern Gespräche mit der FIA, wie man das Grundproblem abstellen und mehr Federweg geben könnte. Sie finden aber nicht mal im Kollegenkreis volle Unterstützung. „Mir macht es nichts aus, wenn die Autos etwas nervöser über die Randsteine springen“, sagt Teamkollege Charles Leclerc. Fernando Alonso provoziert: „Mein Minardi von 2001 war auch nicht bequemer. Der hatte nicht mal Servolenkung.“

Pierre Gasly warnt vor voreiligen Reaktionen: „Wenn es die nächsten zehn Jahre so bleiben würde, hätten wir ein Problem. Aber in unserem Fall ist es schon besser geworden.“ Darauf setzt auch Ferrari-Teamchef Mattia Binotto: „Mittelfristig wird es Lösungen dafür geben. Wir haben das Setup von Freitag auf Samstag geändert und dadurch das Aufsetzen verringert.“ Mercedes-Kollege Toto Wolff räumt ein: „Wir sehen Autos, die dieses Problem nicht so stark haben. Das müssen wir verstehen.“

Die Red Bull schleifen bei hohen Geschwindigkeiten auch auf der Straße, aber kontinuierlich statt in einer Auf- und Ab-Bewegung. Alfa Romeo erlaubt sich so viel Fahrzeughöhe, dass Bouncing kein Thema ist. Die Aerodynamik funktioniert trotzdem. McLaren und Alpine können das Hüpfen an- und abstellen, wann sie wollen. Wenn sie das Auto höher setzen, werden sie nicht so hart bestraft wie Mercedes. Haas hat durch Versteifung seines Unterbodens einen Weg gefunden ohne Bouncing tief zu fahren.

Aston Martin hatte fünf Rennen lang ähnliche Probleme wie Mercedes. Mit der B-Version des AMR22 ist man nicht mehr gezwungen, bretthart zu fahren. „Wir haben jetzt ein viel breiteres Fenster, in dem unsere Aerodynamik funktioniert“, bestätigt Einsatzleiter Tom McCullough. Die Bodenwellen in Monte Carlo und Baku waren kein Schreckgespenst mehr. Der Hilferuf von Russell und Sainz hängt nach Meinung der Kritiker auch damit zusammen, dass sie Betroffene sind. Russell, weil Mercedes nur mit minimalem Federweg operieren kann und bei mehr Fahrzeughöhe Rundenzeit verliert. Sainz, weil Teamkollege Leclerc besser mit den neuen Autos zurechtkommt. Russell widerspricht: „Es geht um eine sichere Lösung und nicht darum, dass wir dadurch besser dastehen.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Hamilton quälte sich nach dem Rennen mit Schmerzen aus seinem Cockpit

Formel 1

Weniger Geld für Fahrer

Soll es eine Obergrenze für die Fahrergehälter geben? Die Fahrer sind dagegen, die Teamchefs dafür. Eine Lösung kann es nicht vor 2026 geben.

Von: **Michael Schmidt**

Unter dem Druck des Budgetdeckels wird wieder eine Obergrenze für die Fahrergehälter diskutiert, oder ob man die Fahrergehälter wenigstens in den Budgetdeckel integrieren soll. Wie zu erwarten, sind die Piloten strikt dagegen. Max Verstappen: „Die Formel 1 boomt. Alle stecken sich mehr Geld in die Tasche. Warum sollen ausgerechnet die Leute weniger Geld bekommen, die für die Show sorgen und ihr Leben riskieren?" Lando Norris warnt, dass junge Fahrer schwerer Investoren für ihre Karriere finden: „Weil es bei einer Gehaltsgrenze ein Problem sein kann, das Geld zurückzuzahlen."

Mercedes-Teamchef Toto Wolff widerspricht: „Wenn wir bei einem Kostendeckel von 140 Millionen Dollar 800 Leute bezahlen müssen, sind 30 bis 40 Millionen für einen Fahrer nur schwer vertretbar. Das gilt auch für die Gehälter der drei teuersten Angestellten. Die US-Sportarten haben schon seit 15 Jahren eine Gehaltsgrenze." Ferrari-Kollege Mattia Binotto sieht eine Einführung nicht vor 2026: „Weil die vier Teams, die es vor allem betrifft, langfristige Verträge mit ihren Fahrern haben." ■



RED BULL

Die Stars der Formel 1 müssen den Gürtel in Zukunft wohl enger schnallen

NACHRICHTEN

STREIT UM WINTERTEST
Die Wintertestfahrten 2023 werden in Bahrain stattfinden und von sechs auf drei Tage reduziert. Gestritten wird noch, ob vier oder zehn Tage zwischen Testende und erstem Rennen am 5. März liegen sollen. McLaren und Mercedes wollen zehn Tage, um auf Probleme reagieren zu können. Der Rest will sich das Hin- und Herfliegen sparen.

EINE MINUTE NACHSPIEL
Die Teams diskutieren mit der FIA, ob es in den einzelnen Quali-Sessions je eine Minute Nachspielzeit geben soll, wenn die Restzeit nach einer roten Flagge so knapp ist, dass nicht mehr alle die Aufwärmrunde rechtzeitig schaffen. Das hatte in Baku Haas ausgebremst. Von der ersten Box aus mussten sich die Fahrer hinten einordnen.

Formel 2

Vesti & Hauger siegen

Die Formel 2 lieferte in Baku viel Spektakel und Kleinholz. In zwei Rennen rückte sechs Mal das Safety Car aus. Die Siege holten sich Frederik Vesti im Sprint und Dennis Hauger im Hauptrennen.

Von: **Andreas Haupt**

Die Qualifikation gehörte den Red-Bull-Junioren. Jüri Vips schnappte sich die Pole-Position vor Liam Lawson und Dennis Hauger. Das Hauptrennen der Formel 2 in Aserbaidschan meinte es allerdings nur mit einem gut. Dennis Hauger feierte nach Sprint-Erfolg in Monaco nun seinen ersten Sieg im Sonntagslauf. Der Norweger profitierte dabei allerdings von einem späten Fehler seines Red-Bull-Kollegen Jüri Vips.

Der Hitech-Pilot steckte seinen Rennwagen wenige Umläufe vor Schluss in Führung liegend in der Altstadt in die Tecpro-Schutzmauer. Hauger sagte danke. Hinter dem Safety Car rollte er über den Zielstrich – gefolgt von Logan Sargeant und dem Meisterschaftsführenden Felipe Drugovich.

Die jungen Fahrer ließen es unter der Sonne und bei heißen Temperaturen mehrmals krachen. Sechs Mal schickte die Rennleitung am Samstag und Sonntag das Safety Car raus. Im Sprint hatte sich Hauger einen ärgerlichen Fehler geleistet, da versenkte der Prema-Pilot seinen Renner in der Streckenbegrenzung. Ein weiterer Red-Bull-Nachwuchspilot hatte lange Zeit alles im Griff. Jehan Daruvala kontrollierte das Geschehen bis zum zweiten Safety Car. Beim Restart versemmelte der Inder die erste Kurve, und es schlüpfte ihm Frederik Vesti durch, der erstmals in diesem Jahr einen Erfolg verbuchte. Lawson eroberte den letzten Podestplatz. ■



RED BULL

Hauger gewinnt das Hauptrennen, Drugovich baut die Tabellenführung aus

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	48.36,014 min
2.	Jehan Daruvala	+ 0,380 s
3.	Liam Lawson	+ 1,102 s
4.	Marcus Armstrong	+ 1,517 s
5.	Felipe Drugovich	+ 1,764 s
6.	Logan Sargeant	+ 2,178 s
7.	Théo Pourchaire	+ 2,668 s
8.	Ayumu Iwasa	+ 3,246 s
9.	Jake Hughes	+ 5,496 s
10.	Roy Nissany	+ 7,381 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	1:03.29.334 h
2.	Logan Sargeant	+ 0,492 s
3.	Felipe Drugovich	+ 0,946 s
4.	Jehan Daruvala	+ 1,664 s
5.	Richard Verschoor	+ 2,776 s
6.	Enzo Fittipaldi	+ 2,970 s
7.	Frederik Vesti	+ 3,149 s
8.	Marino Sato	+ 4,791 s
9.	Ralph Boschung	+ 4,911 s
10.	Jake Hughes	+ 5,263 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	132
2.	Théo Pourchaire	83
3.	Jehan Daruvala	73
4.	Logan Sargeant	59
5.	Dennis Hauger	55

Dank schneller Stopps und dominanter Restarts geht Josef Newgarden als Sieger in die dreiwöchige Pause

MOTORSPORT IMAGES

Eine-Million-Dollar-Mann

Drei Siege auf drei Streckentypen: Josef Newgarden (Team Penske) sicherte sich mit einer starken Fahrt auf der Road America erstmals eine neue Prämie der IndyCar. Für die eine Million Dollar musste er Andretti-Ass Alexander Rossi niederringen.

Von: **Philipp Körner**

Die größte Stärke der IndyCar ist zweifelsohne ihr diverser Kalender – mit Ovalen, Rundstrecken und Stadtkursen bietet sie von allen Formelserien den wildesten Mix. Um ihr Alleinstellungsmerkmal zu betonen, rief die Serie für diese Saison eine Challenge ins Leben, die dem ersten Fahrer, der auf allen drei Streckenarten gewinnt, eine Million Dollar versprach. Selbige soll er sich anschließend mit Charitys teilen. Obwohl dieses Kunststück zuletzt regelmäßig Fahrern gelang, beispielsweise Josef Newgarden im Jahr 2020, hätten nur die wenigsten gedacht, dass es so schnell gehen würde.

Am Samstag trumpfe zunächst Alexander Rossi auf, der nach der Bekanntgabe seines Wechsels zu McLaren SP wiederholt glänzte. In einer gewohnt engen Qualifikation mit sporadischen Regentropfen fuhr Rossi seine erste Pole-Position seit mehr als drei Jahren heraus. Josef Newgarden wurde Zweiter, Ganassi-Pilot Álex Palou rundete die Top 3 ab.

Hitzige Gemüter zu Beginn

In den ersten zehn von insgesamt 55 Runden musste die Rennleitung gleich drei Neutralisierungen ausrufen. Allen Auslösern folgten anschließend angesäuerte Diskussionen. Direkt am Anfang rutschte Jimmie Johnson (Chip Ganassi Racing) in Kurve 3 von der Strecke, nachdem er sich mit Foyt-Rookie Tatiana Calderón uneins gewesen war. Dann kamen sich die beiden Ganassi-Superstars Marcus Ericsson und Álex Palou in Kurve 5 in die Haare, wodurch Palous Aufhängung beschädigt wurde. Der Spanier warf dem Indy-500-Sieger eine übermütige Attacke zu einem viel zu frühen Zeitpunkt vor. Ericsson bedauerte die Situation nach dem Rennen, aber entgegnete der TV-Drohung Palous – „auch wir können dieses Spiel mitmachen“ – nüchtern: „Er ließ die Tür offen, es war fair.“

Im Mittelfeld wurde es in Runde 8 noch rustikaler. Detroit-Sieger Will Power (Team Penske) und Andretti-Rookie Devlin DeFrancesco berührten sich gleich mehrfach, schließlich flog Power ab. Nach der Zieleinfahrt rächte sich der Australier mit einem kleinen Rammstoß. Unbeeindruckt von der mangelhaften Disziplin zu Beginn fuhr Rossi vorne weg. Doch im Zuge der ersten Stopps musste der Kalifornier kurz warten und sich deswegen hinter Newgarden einordnen. Der zweifache Champion drehte danach auf und überlebte in den letzten sieben Runden noch zwei späte Restarts. Die Prämie teilt sich der Selfmade-Millionär mit einer Stiftung, die kranken Kindern Freizeitmöglichkeiten bietet, und mit einer Haustier-Vermittlung in Nashville.

Marcus Ericsson verwies Rossi kurz vor Ende noch auf den dritten Rang und holte sich so deutlich die Punkteführung vor der dreiwöchigen Pause zurück. Simona de Silvestro (Paretta Autosport) startete ihre Teilzeitsaison mit einem, angesichts fehlender Testfahrten, soliden 21. Platz. ■

INDYCAR, ELKHART LAKE

1.	Josef Newgarden	1:53.02,8097 h
2.	Marcus Ericsson	+ 3,3710 s
3.	Alexander Rossi	+ 5,6348 s
4.	Romain Grosjean	+ 5,8490 s
5.	Colton Herta	+ 8,7657 s
6.	Felix Rosenqvist	+ 9,2835 s
7.	Scott McLaughlin	+ 9,3064 s
8.	Graham Rahal	+ 9,3728 s
9.	Scott Dixon	+ 9,7102 s
10.	Christian Lundgaard	+ 10,0430 s

Pole-Position:
Alexander Rossi: 1.44,8656 min.
Meiste Führungsrunden:
Josef Newgarden, 26/55 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Ericsson	293 Punkte
2.	Power	266
3.	Newgarden	261
4.	O'Ward	248
5.	Palou	246


INDYCAR

Simona de Silvestro beendete ihr herausforderndes Comeback auf Platz 21

Autos lieben LIQUI MOLY

Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für das jeweilige Produktsortiment.

LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Autofans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser der führenden Automagazine Deutschlands erneut zur Schmierstoffmarke Nr. 1. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 12. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank!

















Toyota total



Buemi, Hartley und Hirakawa holten den fünften Le-Mans-Sieg für Toyota in Folge

TOYOTA

Toyota holte bei der 90. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans den fünften Sieg in Folge. Das Duell zwischen den beiden gleich starken Toyota GR010 Hybrid wurde ausgerechnet durch das Hybridsystem entschieden. Und das amerikanische Glickenhaus-Team stand in Le Mans zum ersten Mal auf dem Podium.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Doppelsiege bedeuten Dominanz, und die bedeutet meist Langeweile. Toyota holte einen in dieser Form fast schon überraschend deutlichen Doppelsieg bei der 90. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans: Die Klassengegner Glickenhaus und Alpine hatten nicht den Hauch einer Chance, den beiden Hybrid-Hypercars von Toyota über die Distanz Paroli zu bieten.

Damit richtete sich im Rennen schnell der Blick auf das markeninterne Toyota-Duell zwischen der Startnummer 8 (Sébastien Buemi, Brendon Hartley, Ryo Hirakawa) und der Nummer 7 der Vorjahressieger Mike Conway und Kamui Kobayashi, die von José María López unterstützt wurden. Das Pendel schlug nach 16 Rennstunden zugunsten der Nummer 8 aus, als José María López am Sonntagmorgen in der Arnage-Kurve stoppte, um das Steuerungssystem für die Hybrideinheit und die MGU an der Vorderachse zu rebooten.

Zu dieser Zeit, gegen 08.00 Uhr morgens, hatte José María López einen Vorsprung von einer halben Minute auf den Schwesterwagen, der Stillstand auf der Rennstrecke und ein nachfolgender längerer Boxenstopp drehten diesen Vorsprung in einen Rückstand von mehr als drei Minuten – das Rennen war entschieden.

Schon ein bisschen wild

In aller Fairness muss man anmerken, dass sich die beiden Toyota bis zu diesem Zeitpunkt Saures gaben, da wurde weder gebummelt noch gepennt, auch wenn das teaminterne Duell natürlich einen Großkampf zwischen zwei oder drei Herstellern niemals ersetzen kann. „Die Pace war phasenweise schon ein bisschen wild und verrückt“, gab Sieger Sébastien Buemi im Ziel zu. Auch Buemis Chef, Toyota-Technikdirektor Pascal Vasselon, gab nach dem Rennen zu, dass er phasenweise ein wenig in Sorge war. „Die Autos konnten auf ihrer jeweiligen Strategie frei fahren, natürlich mit der gebotenen Umsicht im Verkehr. Davon haben unsere Piloten reichlich Gebrauch gemacht, phasenweise haben sie wie verrückt gepusht, um vor dem Schwesterauto zu bleiben oder einen kleinen Rückstand gutzumachen. Das war deshalb erklärlich, weil die Pace nahezu identisch war, denn die Abstimmung der Autos war mit Ausnahme einiger weniger kleiner Details ebenfalls nahezu identisch. Ich habe mir am Kommandostand teilweise schon ein paar Sorgen gemacht. Erst nach dem Problem bei der Nummer 7 haben die Piloten etwas Pace rausgenommen.“

Fakt ist aber auch, dass Toyota im Rennen keine echten Gegner hatte, was es ihnen erlaubte, sich um ihre eigenen Probleme zu kümmern, ohne dabei den Rennsieg zu gefährden. Neben dem Reboot für das Hybridsystem musste Toyota auch noch zahlreiche Reifenschäden verarbeiten, doch nichts davon machte ihnen den Platz an der Sonne streitig. Früh im Rennen zahlte zum Beispiel Sébastien Buemi, der den Toyota mit der #8 von der Pole-Position gestartet hatte, für einen zu aggressiven Stint mit hohem Reifenverschleiß.

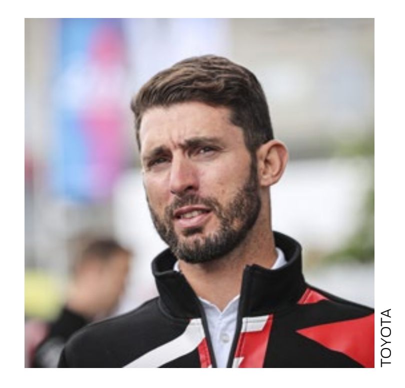
Am Ende seines Triple-Stints hatte der Schweizer deshalb 23 Sekunden Rückstand auf Mike Conway im Schwesterauto. Doch der Spieß drehte sich in diesem Tempo weiter: José María López übernahm von Conway und ratterte in seiner Outlap gleich mal durchs Kiesbett, dazu hatte er zweimal Pech mit den lokalen Gelbphasen (Slow Zones), sodass er wieder hinter den Toyota mit der Nummer 8 zurückfiel.

Hybrid als Achillesferse

Richtig ernst und hart wurde der Schlagabtausch zwischen den Teamkollegen aber nie, was erklärt, warum beide Autos manchmal für Stunden nur um wenige Sekunden getrennt waren: Denn überharte Manöver waren natürlich nicht erlaubt, das Ganze glich eher einem Schachspiel, wo sich jeder Spieler für die entscheidende Situation positionieren wollte. Fast die ganze Nacht führte die Nummer 8, am Sonntagmorgen hatten Buemi, Hartley

und Hirakawa dann Pech, weil sie Zeit in einer Slow Zone verloren. Ein schleichender Plattfuß kam obendrauf und erhöhte den Rückstand auf das Schwesterauto auf eine halbe Minute.

Doch dann lief José María López im Toyota mit der Nummer 7 am Sonntagmorgen in das erwähnte Hybridproblem: „Es war sehr hart, diesen Moment im Auto zu erleben", so der Argentinier. „Wir waren auf so ein Szenario vorbereitet, denn wir hatten etwas Ähnliches schon beim Vortest. Aber das Rebooten dauerte länger, dazu musste es in der Box noch mal wiederholt werden, und damit war der schöne Vorsprung beim Teufel." Mit Blick auf die Zuverlässigkeit bleibt die Achillesferse des Toyota GR010 Hybrid ausgerechnet das Hybridsystem – und Toyota war das einzige Auto mit Hybridantrieb im gesamten Starterfeld.


TOYOTA

„Das Rebooten des Hybridsystems dauerte länger als erwartet und musste in der Box wiederholt werden. Damit war der Sieg weg."

Toyota-Pilot José María López

Der Traum für Glickenhaus

Das Siegertrio López, Buemi und Hartley spulte bei trockenen und sonnigen Bedingungen eine Distanz von 380 Runden oder 5177,880 Kilometer ab. Bemerkenswert: Nur eine einzige Safety-Car-Phase unterbrach das 24h-Rennen in Le Mans, weil Rennleiter Eduardo Freitas darauf setzte, sämtliche Probleme auf der Rennstrecke mittels lokaler Gelbphasen zu beheben.

Und die Toyota-Gegner? Das amerikanische Glickenhaus-Team hatte beim Le-Mans-Debüt 2021 mit beiden Autos ein nahezu fehlerloses Rennen aufs Parkett gezaubert. Das mit Joest-Mitarbeitern verstärkte Team hatte 2022 nicht ganz so viel Glück: Schon am Samstagnachmittag sorgte ein Sensorproblem für die Leistungssteuerung am Motor mit der Nummer 709 von Franck Mailleux, Richard Westbrook und Ryan Briscoe für einen außerplanmäßigen Stopp, später ereilte das Schwesterauto von Romain Dumas, Olivier Pla und Luís Felipe Derani (#708) das gleiche Schicksal.

Schwerwiegender war natürlich der Umstand, dass Olivier Pla sein Auto Samstagnacht auf einer Outlap gleich in Tertre Rouge verlor, wobei die linke hintere Aufhängung beschädigt wurde, dazu fing sich der Franzose mit dem waidwunden Auto auch noch einen Plattfuß ein, und der Weg zur Box war lang. Das US-Team kämpfte ab Samstagabend außerdem mit zahlreichen Reifenschäden, bei denen sich die Lauffläche von den Reifen löste. In der Folge erhöhte man den Luftdruck an der Hinterachse, um der Reifenflanke mehr Stabilität zu geben. Das kostete natürlich Rundenzeit und Performance, doch die Maßnahme zeigte Wirkung: Die Glickenhaus 007 LMH liefen von da an ohne weitere Probleme, das Auto von Briscoe, Mailleux und Westbrook (#709) holte beim zweiten Start in Le Mans mit Platz 3 das bestmögliche Resultat. „Für uns als kleines Team ist das ein monumentaler Erfolg, ich bin wirklich sehr stolz auf das ganze Team und die Fahrer", erklärte Teamchef Jim Glickenhaus.

Richard Westbrook verglich die Performance von Glickenhaus mit dem Vorjahr: „Das Auto ist viel besser und einfacher zu fahren, dazu ist es deutlich schneller und konstanter. Das Team hat einen riesigen Schritt nach vorne gemacht. Mit dem Sensorproblem hat niemand gerechnet, das müssen die Techniker analysieren, aber ansonsten hatten wir ein ruhiges Rennen. Nach dem frühen Problem waren die Toyota zu weit weg, also haben wir ein konservatives Mapping gewählt und sind solide durchgefahren, um auf jeden Fall auf dem Podium zu stehen – denn das war unser erklärtes Ziel für 2022."

Glickenhaus hatte ausweislich der schnellsten Rennrunde wenigstens das theoretische Potenzial, auf dem Speed der Toyota zu fahren. Das gilt leider nicht für den Alpine des Signatech-Teams: Das französische Team verlor nach dem Qualifying noch mal 13 PS, womit sich das Leistungsdefizit im Vergleich zum Vorjahr auf über 50 PS erhöhte. „Jetzt sind wir auf den Geraden so langsam, dass wir nicht mal die LMP2-Auto überholen können", fluchte Alpine-Pilot Nicolas Lapierre.

Nur noch Kanonenfutter

Das älteste Auto in der Topklasse war außerdem nicht zuverlässig: Ein Problem mit der Steuerung der Kupplung ließ die Alpine von Nicolas Lapierre, Matthieu Vaxivière und André Negrão (#36) schon früh im Rennen weit zurückfallen. Ein Motorproblem sowie ein Unfall von Vaxivière in der Nacht sorgten für den Komplettabsturz im Klassement. Dazu konnte Alpine nur maximal elf Runden pro Stint fahren, also weniger als die Konkurrenz von Glickenhaus und Toyota.

„Wir waren eigentlich nur in den Kurven richtig gut, weil wir viel Abtrieb und ein gut balanciertes Auto haben", erklärte Nicolas Lapierre nach dem Rennen. „Auf den Geraden waren wir dagegen nur Kanonenfutter." Der neue Alpine-Sportchef Bruno Famin, den Fans noch aus seiner Peugeot-908-Zeit kennen, war besonders nach den BOP-Eskapaden restlos bedient: „Das Einzige, was ich sagen kann, ist, dass die BOP zwischen den beiden Toyota gepasst hat …"

Fazit? Ja, Dominanz bedeutet eben Langeweile. Im nächsten Jahr fahren in der neu formierten Topklasse aus Hypercars (WEC) und LMDh (IMSA-Serie) sechs Hersteller. Dann sollte alles besser werden, zumindest in der Theorie. Und auch nur, wenn die BOP passt. ■



XPB

Schnell, zuverlässig, aber nicht auf Toyota-Niveau: Glickenhaus holte Platz 3



XPB

Nicht schnell, nicht zuverlässig: Das Alpine-Team ging in Le Mans unter

Die krasse Jota-Show



MOTORSPORT-IMAGES

Das britische Jota-Team dominierte die LMP2-Klasse bei der 90. Auflage von Le Mans, und das trotz einem Rekordstarterfeld von 27 Rennwagen. António Félix da Costa, Roberto González und Will Stevens übernahmen schon früh das Zepter und kontrollierten das Feld. Das zweite Jota-Team komplettierte den Erfolg mit einem dritten Podestplatz.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Die Jota-Piloten António Félix da Costa, Roberto González und Will Stevens übernahmen bereits erstmals nach einer halben Rennstunde die Führung, als António Félix da Costa nach einer hektischen Startphase den Prema-Oreca von Robert Kubica beim ersten Boxenstopp überholen konnte. Mit einem Rückstand von 2.21 Minuten kam das Prema Orlen Team von Kubica, Lorenzo Colombo und Louis Delétraz auf Platz 2 ins Ziel. Den Triumph für Jota komplettierte das Schwesterauto von Oliver Rasmussen, Jonathan Aberdein und Ed Jones (Nummer 28) auf Platz 3. Die britische Jota-Mannschaft holte unter Teamchef Sam Hignett damit ihren dritten Klassensieg in Le Mans nach 2014 und 2017.

Das Rennen begann dramatisch, denn bereits wenige Meter nach dem Start kam es zu einem Crash von drei aussichtsreichen LMP2-Protagonisten, als René Rast (WRT #31) mit dem United-Autosports-Oreca (#22) von Will Owen kollidierte. Owen landete im Kiesbett, Rast bekam eine Strafe und auch das WRT-Schwesterauto wurde in Mitleidenschaft gezogen. Damit waren drei Favoriten weitgehend eliminiert.

Der zweitplatzierte Prema-Pilot Louis Delétraz streute den Siegern Rosen: „Jota stellte mit der Nummer 38 das schnellste Auto im Feld, ihre Piloten waren unter allen Bedingungen schnell, sie verbrachten die geringste Zeit in der Boxengasse und machten einen Null-Fehler-Job – da hatten wir keine Chance." Ein Sonderlob hat Prema trotzdem verdient, denn das Team landete bei seinem Le-Mans-Debüt in der LMP2 gleich auf Platz 2.

Mega-Stints in der Nacht

Sam Hignett gab alle Komplimente an seine Fahrer weiter: „Meine Piloten haben einen fehlerfreien Megajob abgeliefert. Meine Devise für Le Mans lautet schon seit Jahren: Wer das Rennen mit der gleichen Front- und Heckpartie wie am Start beendet, der hat gute Chancen auf einen Podestplatz." Stevens und Costa legten in der Nacht das Fundament, als sie sich mit Triple-Stints von den Gegnern absetzen konnten. „Das war die Vorentscheidung", sagte Hignett.

> „Das Jota-Team hatte das schnellste Auto, die besten Stopps und keine Fehler – da hatten wir keine Chance"
>
> Prema-Pilot Louis Delétraz

Die zweitplatzierte Prema-Truppe verlor am Samstagabend zu viel Zeit, um am Ende noch eine Chance auf den Sieg zu haben: „Wir hatten unter kühleren Bedingungen zunächst viel Übersteuern, das hat Zeit gekostet", so Delétraz nach dem Rennen. „Dann habe ich mir am Samstagabend auch noch einen Reifenschaden in der Dunlop-Schikane eingefangen und musste die ganze Runde langsam zurückfahren, das hat 90 Sekunden gekostet." Teamkollege Kubica widerfuhr das gleiche Schicksal noch mal in der Nacht, und als am Sonntag Überhitzungsprobleme auftraten, war die Messe für die Prema-Mannschaft gelesen.

Das große Gesprächsthema im LMP2-Fahrerlager war jedoch der Startunfall zwischen Rast und Owen, der drei Top-Favoriten eliminierte. Rast zog nach dem Start bei der Anfahrt zur ersten Kurve nach links und touchierte Owen, der dabei in den dritten WRT-Oreca von Ferdinand Habsburg gedrückt wurde. Owen verlor eine Runde, weil er erst aus dem Kiesbett gezogen werden musste, Ferdinand Habsburg musste wegen Schäden im Heckbereich langsam zurücktuckern und Rast bekam als Verursacher eine Strafe aufgebrummt.

WRT-Teamchef Vincent Vosse nahm Rast in Schutz: „Der Renndirektor wollte, dass das LMP2-Pole-Auto von Rast etwas Luft zu den Hypercars vor ihm lässt, und genau das hat René gemacht." Doch dahinter witterten Owen, Habsburg und Kubica ihre Chance und griffen an, was eine Kettenreaktion auslöste.

Dreck löst Killschalter aus

Rast und seine Teamkollegen Robin Frijns und Sean Galeal starteten eine große Aufholjagd, die jedoch am Sonntag endete, als Frijns den Oreca ausgangs Indianapolis verlor und in die Planken einschlug. Dem United-Autosports-Team ging es mit der Nummer 22 nicht besser: Owen, Filipe Albuquerque und Phil Hanson machten ebenfalls viel Boden gut, bis aufgewirbelter Dreck den Killschalter auf der Haube traf und das Auto ausrollte. Bis Hanson verstand, was passiert war, verging jedoch einige Zeit.

Die Überraschung stellte das TDS-Team: Nachdem im Vorfeld der ACO einen Fahrer des Teams wegen langsamer Zeiten strich. sprang Nyck de Vries ein, im Ziel lag man auf Platz 4. Bemerkenswert auch das LMP2-Debüt des Teams von Roger Penske mit Dane Cameron, Felipe Nasr und Emmanuel Collard: Platz 5 trotz einer Reparatur. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

DRITTER WM-LAUF: 24-STUNDEN-RENNEN IN LE MANS

Länge der Strecke: 13,629 Kilometer; **Renndistanz:** 380 Runden = 5177,880 Kilometer **Pole-Position LMP1:** #8 Toyota GR010 Hybrid, Brendon Hartley: 3.24,408 min; **Pole-Position LMP2:** #31 Team WRT-Oreca, Robin Frijns: 3.28,394 min; **Pole-Position GTE-Pro:** #91 Corvette Racing C8.R, Nick Tandy: 3.49,985 min; **Pole-Position GTE-Am:** #61 AF Corse Ferrari 488 GTE Evo, Vincent Abril: 3.52,594 min; **Schnellste Rennrunde Hypercar:** #7 Toyota GR010 Hybrid, José María López: 3.27.749 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** #41 RealTeam by WRT-Oreca, Norman Nato: 3.30,918 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Pro:** #92 Porsche GT Team 911 RSR-19, Kévin Estre: 3.48,356 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Am:** #79 WeatherTech Porsche 911 RSR-19, Julien Andlauer: 3.50.445 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar	#8	Buemi/Hirakawa/Hartley	Gazoo Racing Toyota GR010 Hybrid	24:02.07,996 h
2.	Hypercar	#7	Conway/Kobayashi/López	Gazoo Racing Toyota GR010 Hybrid	+ 2.01,222 min
3.	Hypercar	#709	Briscoe/Westbrook/Mailleux	Glickenhaus Racing 007 LMH	+ 5 Runden
4.	Hypercar	#708	Dumas/Pla/Derani	Glickenhaus Racing 007 LMH	+ 10 Runden
5.	LMP2	#38	González/Da Costa/Stevens	Jota Oreca 07 – Gibson	+ 11 Runden
6.	LMP2	#9	Kubica/Delétraz/Colombo	Prema Oreca 07 – Gibson	+ 11 Runden
7.	LMP2	#28	Rasmussen/Jones/Aberdein	Jota Oreca 07 – Gibson	+ 12 Runden
8.	LMP2	#13	De Vries/Beche/Van der Helm	TDS Racing X Vaillante Oreca 07 – Gibson	+ 12 Runden
9.	LMP2	#5	Cameron/Collard/Nasr	Team Penske Oreca 07 – Gibson	+ 12 Runden
10.	LMP2	#23	Lynn/Jarvis/Pierson	United Autosports USA Oreca 07 – Gibson	+ 12 Runden
11.	LMP2	#37	Yifei/Taylor/Krütten	Cool Racing Oreca 07 – Gibson	+ 13 Runden
12.	LMP2	#48	Lafargue/Chatin/Pilet	IDEC Sport Oreca 07 – Gibson	+ 14 Runden
13.	LMP2	#1	Wadoux/Ogier/Milesi	Richard Mille Racing Oreca 07 – Gibson	+ 14 Runden
14.	LMP2	#22	Hansen/Albuquerque/Owen	United Autosports USA Oreca 07 - Gibson	+ 14 Runden
15.	LMP2	#32	Ineichen/Bortolotti/Vanthoor	Team WRT Oreca 07 – Gibson	+ 14 Runden
16.	LMP2	#65	Canal/Jamin/Van Uitert	Panis Racing Oreca 07 – Gibson	+ 14 Runden
17.	LMP2	#34	Śmiechowski/Brundle/Gutiérrez	Inter Europol Competition Oreca 07 – Gibson	+ 15 Runden
18.	LMP2	#43	Hansson/Scherer/Fittipaldi	Inter Europol Competition Oreca 07 – Gibson	+ 16 Runden
19.	LMP2	#45	Allen/Binder/Thomas	Algarve Pro Racing Oreca 07 – Gibson	+ 17 Runden
20.	LMP2	#24	Sales/Bell/Hanley	Nielsen Racing Oreca 07 - Gibson	+ 18 Runden
21.	LMP2	#41	Andrade/Habsburg/Nato	RealTeam by WRT Oreca 07 - Gibson	+ 18 Runden
22.	LMP2	#3	Glorieux/Hörr/Cougnaud	DKR Engineering - Oreca 07 - Gibson	+ 18 Runden
23.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Alpine Elf Matmut A480 - Gibson	+ 18 Runden
24.	LMP2	#83	Perrodo/Nielsen/Rovera	AF Corse Oreca 07 - Gibson	+ 19 Runden
25.	LMP2	#47	Falb/Flörsch/Aitken	Algarve Pro Racing Oreca 07 - Gibson	+ 19 Runden
26.	LMP2	#44	Konôpka/Viscaal/Vautier	ARC Bratislava Oreca 07 - Gibson	+ 20 Runden
27.	LMP2	#10	Müller/Cullen/Bourdais	Vector Sport Oreca 07 - Gibson	+ 23 Runden
28.	GTE Pro	#91	Bruni/Lietz/Makowiecki	Porsche GT Team 911 RSR-19	+ 30 Runden
29.	GTE Pro	#51	Pier Guidi/Calado/Serra	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 30 Runden
30.	GTE Pro	#52	Molina/Fuoco/Rigon	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 31 Runden
31.	GTE Pro	#92	Christensen/Estre/Vanthoor	Porsche GT Team 911 RSR-19	+ 32 Runden
32.	GTE Pro	#74	Fraga/Bird/Van Gisbergen	Riley Motorsports Ferrari 488 GTE Evo	+ 33 Runden
33.	LMP2	#39	Trouillet/Page/Droux	Graff Racing Oreca 07 - Gibson	+ 36 Runden
34.	GTE-AM	#33	Keating/Chaves/Sørensen	TF Sport Aston Martin Vantage AMR	+ 37 Runden
35.	GTE-AM	#79	MacNeil/Andlauer/Merrill	WeatherTech Racing Porsche 911 RSR-19	+ 37 Runden
36.	GTE-AM	#98	Dalla Lana/Thiim/Pittard	Northwest AMR ASton Martin Vantage AMR	+ 38 Runden
37.	GTE-AM	#86	Wainwright/Pera/Parker	GR Racing Porsche 911 RSR-19	+ 40 Runden
38.	GTE-AM	#88	Poordad/Root/Heylen	Dempsey-Proton Racing Porsche 911 RSR	+ 40 Runden
39.	GTE-AM	#54	Flohr/Castellacci/Cassidy	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 40 Runden
40.	GTE-AM	#85	Frey/Gatting/Bovy	Iron Dames Ferrari 488 GTE Evo	+ 41 Runden
41.	GTE-AM	#21	Mann/Ulrich/Vilander	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 41 Runden
42.	GTE-AM	#61	Prette/Abril/Grunewald	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 41 Runden
43.	GTE-AM	#55	Cameron/Griffin/Perel	Spirit of Race Ferrari 488 GTE Evo	+ 41 Runden
44.	GTE-AM	#99	Haryanto/Picariello/Rump	Hardpoint Motorsport Porsche 911 RSR-19	+ 42 Runden
45.	GTE-AM	#57	Kimura/Schandorff/Jensen	Kessel Racing - Ferrari 488 GTE Evo	+ 44 Runden
46.	GTE-AM	#80	Cressoni/Fisichella/Heistand	Iron Lynx Ferrari 488 GTE Evo	+ 44 Runden
47.	GTE-AM	#77	Ried/Priaulx/Tincknell	Dempsey-Proton Racing Porsche 911 RSR-19	+ 44 Runden
48.	LMP2	#35	Lahaye/Lahaye/Hériau	Ultimate Oreca 07 - Gibson	+ 45 Runden
49.	LMP2	#27	Cresp/Jensen/Palette	CD Sport Ligier JS P217 - Gibson	+ 47 Runden
50.	GTE-AM	#66	Van der Zande/Kvamme/Hart	JMW Motorsport Ferrari 488 GTE Evo	+ 49 Runden
51.	GTE-AM	#93	Fassbender/Campbell/Robichon	Proton Competition Porsche 911 RSR-19	+ 51 Runden
52.	LMP2	#30	Bradley/Rojas/De Gerus	Duqueine Team Oreca 07 - Gibson	+ 54 Runden
53.	GTE-AM	#75	Ehret/Hook/Varrone	Iron Lynx Ferrari 488 GTE Evo	+ 56 Runden
			Nicht in der Wertung:		
	GTE-AM	#60	Schiavoni/Balzan/Giammaria	Iron Lynx Ferrari 488 GTE Evo	289 Runden
	LMP2	#31	Gelael/Frijns/Rast	WRT Team Oreca 07 – Gibson	285 Runden
	GTE Pro	#64	Milner/Tandy/Sims	Corvette Racing Chevrolet Corvette C8.R	260 Runden
	GTE-AM	#56	Iribe/Millroy/Barnicoat	Team Project 1 Porsche 911 RSR-19	241 Runden
	GTE Pro	#63	García/Taylor/Catsburg	Corvette Racing Chevrolet Corvette C8.R	214 Runden
	GTE-AM	#59	West/Klein/Ledogar	Inception Racing Ferrari 488 GTE Evo	190 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCAR

1.	André Negrão	81
1.	Matthieu Vaxivière	81
1.	Nicolas Lapierre	81
2.	Brendon Hartley	78
2.	Sébastien Buemi	78
2.	Ryo Hirakawa	78
3.	Romain Dumas	69
3.	Olivier Pla	69
4.	Kamui Kobayashi	61
4.	José María López	61
4.	Mike Conway	61
5.	Luís Felipe Derani	46
6.	Ryan Briscoe	23

TEAMS HYPERCAR

1.	Toyota Gazoo Racing	103
2.	Signatech Alpine	83
3.	Scuderia Glickenhaus	69


XPB

Sieger: Buemi, Hirakawa, Hartley


PORSCHE

WM-Leader: Bruni und Lietz

WM-STÄNDE

FAHRER GTE-PRO

1.	Gianmaria Bruni	84
1.	Richard Lietz	84
2.	Kévin Estre	81
2.	Michael Christensen	81
3.	Alessandro Pier Guidi	79
3.	James Calado	79
4.	Antonio Fuoco	57
4.	Miguel Molina	57
5.	Frédéric Makowiecki	50
6.	Nick Tandy	40

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	165
2.	Ferrari	139
3.	Corvette	40

PORSCHE

Bruni, Lietz und Makowiecki siegten beim letzten Auftritt der GTE-Pro in Le Mans

Ende der Durststrecke

Porsche holte beim letzten Start der GTE-Pro-Klasse für Werksteams in Le Mans den Sieg gegen Ferrari. Und endlich durften sich mal die Dauerpechvögel im Porsche-Werksteam freuen: Gianmaria Bruni und Richard Lietz feierten ihren ersten GTE-Klassensieg seit 1016 Tagen!

Von: **Marcus Schurig**

Das österreichisch-italienische Gespann Richard Lietz und Gianmaria Bruni hatte in den letzten Jahren eher wenig zu lachen: Der letzte Sieg datiert auf das WEC-Rennen in Silverstone im August 2019. Das ist drei lange Jahre her! Während das Schwesterauto in der Sportwagen-WM eine beeindruckende Serie an Pole-Positions und Siegen holte, gingen Bruni und Lietz leer aus. Und zwar sehr oft auch, weil sie einfach immer das Pech auf ihrer Seite hatten.

Die 90. Ausgabe des 24h-Rennens von Le Mans beendete die Dauerpechsträhne. Lietz und Bruni, die in Le Mans vom Franzosen Frédéric Makowiecki unterstützt wurden, holten sich den letzten Le-Mans-Sieg in der GTE-Pro-Klasse, denn die Klasse wird 2023 nicht mehr für ausgeschrieben. „Le Mans hat sich seine Sieger ausgesucht – und diesmal waren wir an der Reihe“, freute sich Richard Lietz im Ziel. „Wir waren zur Stelle, als andere Autos in Probleme liefen. Ich denke, wir haben über 24 Stunden die wenigsten Fehler gemacht und deshalb verdient gewonnen. Ich war beim ersten Sieg eines Werks-RSR in Le Mans 2013 dabei und ebenso heute beim letzten Auftritt der GTE-Pro-Klasse in Le Mans. Das ist eine wunderschöne Geschichte.“

„Heute war alles anders“

Lietz und Teamkollege Bruni kommen damit beide auf vier Klassensiege in Le Mans, für Bruni war es der langersehnte erste Le-Mans-Sieg mit Porsche: „Für mich geht damit ein Traum in Erfüllung. Ich habe mit Ferrari schon dreimal in Le Mans gewonnen. Nach meinem Wechsel stand ein Sieg mit Porsche ganz oben auf meiner Wunschliste. Zweimal bin ich als Zweiter denkbar knapp an diesem Ziel vorbeigeschrammt – heute war es endlich so weit!“

Nicht minder emotional war der Sieg für Makowiecki, der zum ersten Mal in Le Mans siegte: „Endlich! Neun Jahre lang habe ich es immer wieder versucht, nun stehe ich auf dem Podest ganz oben. Ich war mehrfach Zweiter, saß oft im schnellsten Auto, aber nie hat es funktioniert. Heute war alles anders!“

Das Porsche-Trio stellte bei durchweg trockenen und sommerlichen Bedingungen mit 350 Runden einen neuen Distanzrekord in der GTE-Klasse auf. Im Finale konnte sich der Porsche mit der Startnummer 91 gegen den Top-Ferrari von James Calado, Alessandro Pier Guidi und Daniel Serra (#51) durchsetzen. Der Endspurt begann am Sonntagmittag um fast exakt 11:00 Uhr, als die einzige Safety-Car-Phase des Rennens beendet wurde: Da führte der Ferrari noch mit einer Sekunde vor dem Werks-Elfer. Acht Runden nach dem Restart hatte der Ferrari einen Reifenschaden hinten links und musste außerplanmäßig stoppen, aus dem kleinen Ferrari-Vorsprung von 14 Sekunden wurde ein Rückstand von 33 Sekunden. „Natürlich war das ein Wendepunkt zu unseren Gunsten“, erklärte Bruni.

In den nächsten 15 Rennrunden konnte Gianmaria Bruni den Porsche-Vorsprung auf 56 Sekunden ausbauen – das Schicksal war besiegelt, aber das Rennen noch



PORSCHE

Bruni (r.) und Lietz holten jeweils ihren vierten Klassensieg in Le Mans

nicht vorbei. Denn den Porsche mit der Nummer 91 plagten heftige Reifenvibrationen, das begann bereits recht früh im Rennen und hielt bis zum Schluss an. Ein Reifenschaden zur Unzeit hätte Porsche den Sieg kosten können, insofern waren die letzten dreieinhalb Rennstunden für das ganze Manthey-Werksteam eine hohe nervliche Belastung.

Am Ende gab die geringe Fehlerquote den Ausschlag zugunsten des Porsches mit der Startnummer 91: Nur eine Durchfahrtsstrafe am Samstagabend für einen Tracklimit-Verstoß von Makowiecki stand auf der Fehlerliste, doch der zweitplatzierte Ferrari von Pier Guidi, Calado und Serra musste genau die gleiche Strafe absitzen.

Reifendrama bei Porsche

Die Reifen waren so oder so eine Krux im Rennen der GTE-Klasse: Zu Rennbeginn konnten sich die beiden Werks-Corvetten bei Streckentemperaturen von fast 50 Grad von den Werks-Elfern absetzen. Als es am Samstagabend kühler wurde, konnte Porsche den Spieß umdrehen: Der 911 RSR-19 von Kévin Estre, Michael Christensen und Laurens Vanthoor fuhr sich mit schnellen Rundenzeiten an die Spitze und konnte den Vorsprung bis Sonntagmorgen phasenweise auf fast zwei Minuten ausbauen.

Um 08:00 Uhr morgens begann das nächste Reifendrama: Bei Michael Christensen gab es zuerst eine Warnung wegen eines schleichenden Druckverlusts an einem Hinterreifen. Auf dem Weg zurück zur Box verbremste sich Christensen in der Mulsanne-Kurve, was einen Reifenschaden an der Vorderachse nach sich zog. Im Verlauf der Inlap zerfetzte es den Vorderreifen und mit ihm die halbe Frontpartie des

> „Endlich! Neun Jahre habe ich es immer wieder probiert. Ich saß oft im schnellsten Auto, und ich kam oft als Zweiter ins Ziel – aber diesmal war alles anders!“
>
> Porsche-Werkspilot Makowiecki

911 RSR. Die Reparatur der Schäden dauerte über zehn Minuten, damit war der zweite Elfer aus dem Geschäft, die #92 kam auf Platz 4 ins Ziel.

Dem Nächsten in der Reihe ging es nicht viel besser: Alex Sims erbte in der Corvette mit der Nummer 64 die Führung vor dem später zweitplatzierten Ferrari mit der Nummer 51. Doch die Sonne schien für Corvette nur zwei Stunden, dann wurde Sims vom AF Corse-LMP2 von François Perrodo mitten auf der Geraden unverschuldet abgeräumt. Nur Minuten davor hatte Corvette die Aufgabe für das zweite Auto nach einem Aufhängungsschaden bekannt gegeben. Perrodo nahm die Schuld auf sich: „Das war ein ganz schlimmer Fehler von mir, ich fühle mich einfach furchtbar.“

Sims und seine Teamkollegen Nick Tandy und Tommy Milner waren überzeugt, dass sie das Rennen hätten gewinnen können. „Wir hatten eine sehr gute Pace, das Auto lag sensationell, und auf den Geraden waren wir auch schnell“, so Sims nach dem Ausfall. Den einzigen Zeitverlust im Rennen brockte sich die Startnummer 64 bei einem frühzeitigen Bremsentausch ein, nachdem Dreck auf der Strecke die Bremsbelüftung an der Hinterachse zerschlagen hatte. Für Corvette war es der erste Doppelausfall in Le Mans seit 2010 – und damals hatte man wie 2022 das Rennen von der Pole-Position in Angriff genommen.

Ferrari kritisiert die BOP

Vor dem Start zur 90. Ausgabe in Le Mans gab es viel Tamtam um die BOP: Ferrari verlor erst 18 PS, bekam dann am Freitag 5 PS zurück, jedoch ohne Kompensation beim Tankvolumen. „Dieser letzte BOP-Schritt hat uns das Genick gebrochen, denn wir konnten die neue Maximalleistung nicht nutzen“, erklärte Ferrari-Sportchef Antonello Coletta. „Im Finale waren wir deshalb gegen Porsche chancenlos.“

Im GTE-Fahrerlager war man sich einig, dass die im Vorfeld viel gescholtene BOP so schlecht nicht war: Ferrari und Porsche waren etwa gleichauf, mit leichten Speed-Vorteilen für Porsche, Corvette lag leicht vor den beiden Verfolgern. Doch am Ende gab die Fehlerquote den Ausschlag. „Die Corvette hätten wir nicht halten können“, glaubte Bruni nach dem Rennen. Porsche-Markenkollege Laurens Vanthoor sah das anders: „Wir konnten das Tempo nur zu Beginn nicht ganz mitgehen, in der Nacht waren wir aber besser.“

Natürlich hängt die BOP-Analyse auch an den sogenannten Sensitivitäten: Porsche und Ferrari waren am Samstag bei heißen Temperaturen nicht ganz so gut wie Corvette, in der Nacht wurden Porsche und Ferrari schneller, am Sonntag war Corvette bis zum Ausfall sehr zügig unterwegs. Ein GTE-Ingenieur fasste die Lage rückblickend so zusammen: Porsche war schnell in den Kurven und gut auf der Bremse, Ferrari und Porsche legte in der Nacht auf den Geraden zu – aber nur Corvette hatte durchgehend guten Speed sowohl in den Kurven als auch auf den Geraden.

Jedenfalls blieb das von vielen prognostizierte BOP-Debakel in der GTE-Pro-Klasse aus. Ob das nur Glück oder doch Absicht war, sei dahingestellt. Die Wahrheit liefert in der Regel das Rennen. Und obwohl in der GTE-Klasse nur drei Hersteller und sechs Werksautos starteten, bot sie Topsport auf höchstem Niveau – ein würdiger Abschied für eine Klasse, die in Le Mans immer für viel Freude gesorgt hat. ■



CORVETTE

Corvette hatte vermutlich den besten Speed, verlor aber beide GTE-Autos

NACHRICHTEN

ABSURD HOHE STRAFEN

Exakt 50 Fahrer schafften es am vorletzten Wochenende nicht rechtzeitig zum Vortest und zur technischen Abnahme, weil sie zeitgleich in anderen Rennserien am Start waren. Jeder Fahrer musste dafür eine Strafe in Höhe von 3000 Euro bezahlen, erfolgte der Verstoß unangekündigt, waren 4000 Euro fällig. Das macht bei 50 Fahrern gut 150 000 Euro Einnahmen. In der Fahrerbesprechung wurden die Offiziellen für die Aussage ausgebuht, dass die Regel im nächsten Jahr fallen soll. „Heute zählt, nicht morgen“, so Porsche-Pilot und -Teamchef Christian Ried, der auch offenbarte, dass er insgesamt 50 000 Euro dafür bezahlen musste, dass er Fahrer nachnannte, die nicht auf der Nennliste standen.

AUDI SAMMELT PEINLICH

Audi hat sämtliche Exponate aus dem Le-Mans-Museum wieder eingezogen. Überreicht wurden die vielen Sieger-Rennwagen als Geschenke, rein rechtlich waren es jedoch Dauerleihgaben. Auch ein ehemaliger Audi-Werksfahrer musste seine „Leihgabe“ wieder zurückgeben. Audi verkauft die Autos offenbar auf dem freien Markt, angeblich, um Löcher im Motorsportbudget zu stopfen. Die peinliche Aktion wurde im Fahrerlager allgemein nur mit Kopfschütteln quittiert.

DOONAN ALS TEAMCHEF

IMSA-Präsident John Doonan kehrt im nächsten Jahr als Teamchef nach Le Mans zurück: Der Amerikaner, der vor seiner IMSa-Zeit Motorsportchef bei Mazda Nordamerika war, soll auf Wunsch von GM den NASCAR-Werkseinsatz des Garage-56-Projektes leiten, bei dem ein aktuelleres NASCAR-Auto mit neuem Motor und Hybridsystem in der Experimentalklasse an den Start gehen wird. Als Fahrer sind Jimmy Johnson und Dale Earnhardt Junior gesetzt, Chad Knaus ist der Teammanager.

Ohne einen Fehler



MOTORSPORT-IMAGES

Aston Martin holte mit dem TF-Sport-Team und den Piloten Marco Sørensen, Ben Keating und Henrique Chaves den zweiten GTE-Am-Sieg in drei Jahren. Die Plätze 2 und 3 gingen an den WeatherTech-911 und einen weiteren Aston Martin Vantage des Teams Northwest AMR.

Von: **Marcus Schurig**

Mit 23 Autos war die Privatierskategorie GTE-Am nach der LMP2-Klasse die am stärksten besetzte. Doch so viel Spannung, wie die vielen Starter erhoffen ließen, gab es hier gar nicht mal: Das siegreiche Team TF Sport hatte beim Restart nach der einzigen Safety-Car-Phase fünf Stunden vor Rennende bereits fast eine Runde Vorsprung, sodass es die Piloten Marco Sørensen, Ben Keating und Henrique Chaves in der Schlussphase etwas ruhiger angehen lassen konnten. Im Ziel hatten sie einen Vorsprung von 44,466 Sekunden auf den WeatherTech-Porsche 911 RSR von Julien Andlauer, Cooper MacNeil und Thomas Merrill, der mit Unterstützung des deutschen Dempsey-Proton-Teams von Christian Ried eingesetzt wurde. Der Erfolg von Aston Martin wurde durch Platz 3 für das Team Northwest AMR abgerundet, wo Profi Nicki Thiim mit den Piloten David Pittard und Paul Dalla Lana zusammengespannt hatte.

Vor allem für den schnellen Privatfahrer Ben Keating war der erste Sieg beim 24h-Rennen eine Art Wiedergutmachung, nachdem er 2019 den Klassensieg mit einem Ford GT wegen eines technischen Verstoßes nach dem Rennen wieder verloren hatte. „Mein Grundgefühl ist im Moment, dass ich heute zum zweiten Mal in Le Mans gewonnen habe – mit dem Unterschied, dass ich den Sieg diesmal behalten darf", scherzte der 50-jährige Texaner nach dem Rennen.

Abwesenheit von Fehlern

Das TF-Sport-Team von Sørensen, Keating und Chaves arbeitete sich aus der Tiefe der Startaufstellung bis an die Spitze, nachdem man früh im Rennen bei den Boxenstopps wegen eines vermuteten Reifenschadens out of sequence zum restlichen Feld gegangen war. „Wir fuhren von Platz 19 los, und ich hatte nicht wirklich damit gerechnet, dass wir hier eine Chance auf den Sieg haben würden", sagte Keating im Rückblick.

Wie in den anderen Klassen war die Abwesenheit von Fehlern der Schlüssel zum Erfolg: „Das ist das einzige Rennen in Le Mans, an dem ich teilgenommen habe, wo sich Team, Fahrer und Strategien nicht einen einzigen Fehler geleistet haben", so Keating. „Wir hatten im Gegensatz zu allen anderen Teams nicht mal einen Reifenschaden!" Das TF-Sport-Team verzichtete außerdem auf einen Bremsentausch, trotz der heißen Temperaturen. „Wir hatten zwar am Ende ein langes Bremspedal, aber der Verzicht auf den Tausch machte es möglich, dass wir wir uns von den Porsche absetzen konnten."

> „Mein Gefühl ist, dass ich zum zweiten Mal in Le Mans gewonnen habe — nur diesmal darf ich den Sieg behalten."
>
> Aston Martin-Pilot Ben Keating

Porsche startete in den ersten Stunden stark ins Rennen, teilweise lagen bis zu sechs Elfer auf den ersten sechs Plätzen. Im Verlauf des Rennens zerbröckelte zwar die Elfer-Dominanz etwas, aber in der Nacht hatte der WeatherTech-Elfer (#79) von Julien Andlauer, Cooper MacNeil und Thomas Merrill eine solide Führung inne. Langsame Rundenzeiten von Cooper MacNeil und zwei Dreher des ansonsten starken Bronze-Fahrers Merrill sorgten dann aber für einen Abfall im Klassement.

Der siegreiche Aston lag je nach Serie der Stopps in der Nacht und am Sonntag zwar immer wieder an der Spitze, aber bei der einzigen Safety-Car-Phase hatte das TF-Sport-Team Glück und konnte dank der guten Track Position ein anderes Safety Car erwischen als das restliche GTE-Am-Feld – damit war der Klassensieg besiegelt.

Dempsey-Proton-Teamchef Christian Ried war mit der Vorstellung seines fünf Wagen starken Teams ebenfalls hoch zufrieden, mit der Einschränkung, dass das Rennen zu lange dauerte. „Wir haben fast mit allen Autos über 22 Stunden einen tadellosen Job abgeliefert, Platz 2 für WeatherTech ist der verdiente Lohn." Zu Rennende verloren dann aber gleich mehrere Elfer wegen technischer Probleme und Unfälle den Anschluss, sodass der bestplatzierte Elfer unter Dempsey-Proton-Flagge nur auf Platz 5 ins Ziel kam.

Vorher laut, danach leise

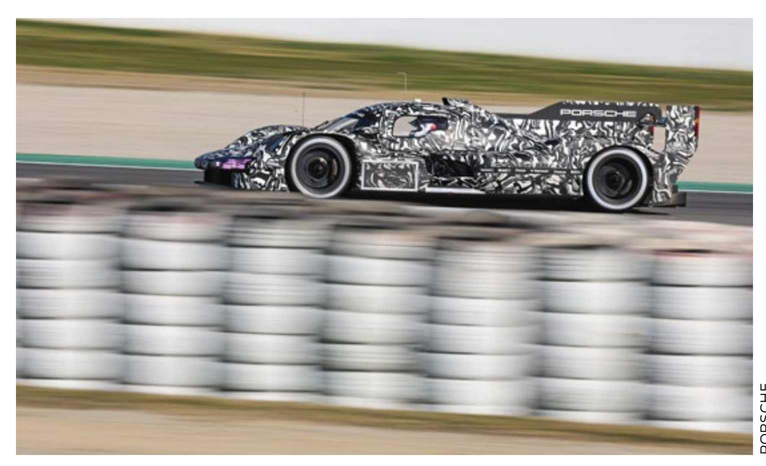
Das Ergebnis hätte für Porsche also sogar noch bedeutend besser ausfallen können. Wer das Christian Ried am Donnerstag prognostiziert hätte, der hätte was zu hören bekommen. Ried glaubte da noch, dass die BOP komplett gegen Porsche gelaufen sei. Im Rennen spielten jedoch die privaten Ferrari keine Rolle, und der siegreiche Aston Martin hätte auch mit einer schlechteren BOP gewonnen. „TF Sport hat völlig verdient gewonnen, die haben einen vorzüglich und völlig fehlerfreien Job abgeliefert", hielt Ried, der in Personalunion als Dempsey-Proton-Teamchef und -Fahrer fungiert, fair fest. Das ist manchmal das Leid der BOP: vorher laut, danach leise. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Probleme mit dem Einheitshybrid für die LMDh-Klasse

Wie groß ist das Problem?

Beim Porsche-LMDh-Test Ende April in Aragón tauchten Probleme mit der MGU des Hybridsystems auf. Zulieferer Bosch arbeitet in Kooperation mit den LMDh-Herstellern und den Hybridpartnern Williams und Xtrac an Lösungen, die beim nächsten großen LMDh-Test im Juli ausprobiert werden sollen.

Von: **Marcus Schurig**



In zwei Monaten gelöst? Porsche hatte im LMDh Probleme mit der MGU

Nachdem das Einheits-Hybridsystem für die LMDh-Autos über viele Testmonate offenbar ohne große Klagen funktioniert hatte, wurden Porsche und Bosch Ende April gleichermaßen von neuen Problemen überrascht. Offenbar zerfetzte es die Rotorbleche in der Motor Generator Unit (MGU), Porsche musste den Test in Aragón vorzeitig beenden.

Seither arbeitet Bosch Motorsport an Lösungen. „Man kann das Problem weder simulieren noch kann man es stationär oder dynamisch abprüfen, es tritt so nur im Fahrbetrieb auf“, erklärte Bosch-Motorsportchef Klaus Böttcher in Le Mans. Die Lösung ist verabschiedet: Die Rotorbleche werden mit vier Stiften fixiert. „Das Problem ist komplex, dabei geht es um die Drehbeschleunigung, die von vielen Faktoren abhängig ist. Die Einflussgrößen sind Last, Momentum und Beschleunigung, die auch von der Motorsteuerung des Herstellers beeinflusst werden“, sagte Böttcher. „Hier spielen Schaltvorgänge ebenso eine Rolle wie das Räubern über Curbs.“ Bosch will mit den Maßnahmen die Grenzwerte von 60 000 auf bis zu 100 000 rad/s² (Radiant pro Quadratsekunde) erhöhen. Es handelt sich offenbar um ein klassisches Integrationsproblem der Komponenten. „Man muss das Problem im System betrachten“, so Böttcher. „Wenn wir nur isoliert an der MGU arbeiten und eine Lösung finden, landet das Problem möglicherweise in einer Baugruppe, zum Beispiel im Getriebe, weil es dann nur weitergegeben wird – und dann müsste Xtrac noch mal nachziehen.“

Neben Anpassungen der Hardware sind auch Software-Änderungen in Planung, die in Zusammenarbeit mit den LMDh-Herstellern entwickelt werden müssen. Bisher ist nur Porsche aktiv im Testbetrieb, aber im Juni kommt Cadillac dazu, im Juli Acura und BMW. Der Einheitshybrid für die LMDh liefert eine Grundleistung von 50 kW, auf langen Strecken 30 kW, die theoretische Maximalleistung läge bei bis zu 250 kW. Bei einem Test in Sebring am 12. Juli soll das Bosch-Update getestet werden „Alle Beteiligten arbeiten sehr eng zusammen: Hersteller, die Zulieferer sowie IMSA und ACO“, erklärte Böttcher. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Neue Nachrichten zur gemeinsamen Topklasse ab 2023

News-Update LMH & LMDh

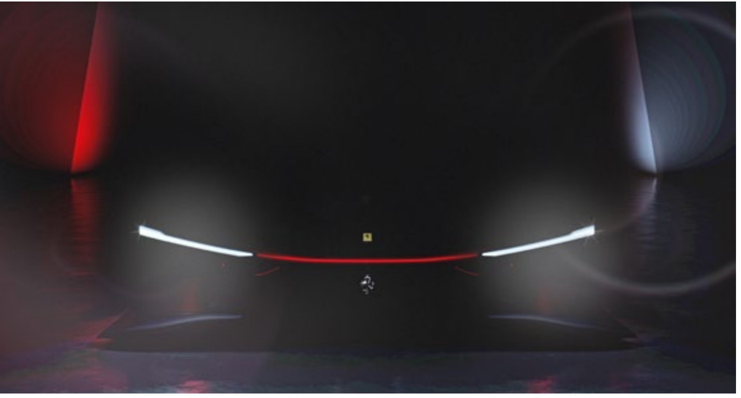
Beim 24h-Rennen in Le Mans gab es Neuigkeiten zur neuen gemeinsamen Topklasse aus Hypercars (LMH) und den amerikanischen LMDh-Wagen. Unter anderem gab es Infos von Renault, dem sechsten Hersteller, der 2024 in die LMDh-Klasse einsteigen wird.

Von: **Marcus Schurig**

Als Sportchef bei Alpine/Renault fungiert seit Beginn des Jahres Bruno Famin, der bis 2013 als Boss von Peugeot Sport bereits für das 908-Programm in Le Mans verantwortlich war. Famin bestätigte in Le Mans, dass das Projekt 2024 startet. „Der Motor ist fertig und die Entwicklung auf dem Prüfstand fast abgeschlossen“, verriet Famin. Technische Details wollte der Franzose nicht enthüllen, aber seine Aussagen legen nahe, dass es eine enge Verwandtschaft zum V6-Turbo aus der Formel 1 geben soll – allerdings mit mehr Hubraum. Der Projektstart in 2024 ist dem Umstand geschuldet, dass die Auslastung bei Oreca wegen der LMDh-Kooperation mit Cadillac keinen früheren Einstieg zuließ.

Die LMDh-Hersteller Porsche, Acura und Cadillac bestreiten ab dem 12. Juli einen ersten gemeinsamen Test in Sebring, Florida, wo auch erstmals die überarbeitete MGU von Hybridpartner Bosch (siehe oben) zum Einsatz kommen soll. Ferrari zeigt am Donnerstag erste Renderings seines neuen Hypercars nach FIA-/ACO-Reglement. Angeblich soll das Fahrzeug mit einem besonders radikalen und extremen Design glänzen. Sportchef Antonello Coletta bestätigte, dass die Testarbeit im Juli beginnt, das Monocoque wird bei Dallara in Italien gefertigt, die offizielle Präsentation des realen LMDh-Fahrzeugs soll beim Ferrari-Weltfinale in Imola Ende Oktober 2022 erfolgen. BMW-Sportchef Andreas Roos bestätigte in Le Mans den Teststart Ende Juli für den neuen LMDh-Flitzer BMW M Hybrid V8, der erste Test soll angeblich Anfang August in Barcelona erfolgen.

„Natürlich hoffen wir, dass bis dahin die Probleme mit der MGU gelöst sind und wir sofort ohne Kompromisse in den Testbetrieb einsteigen können“, so Roos. ■



Nichtssagender Teaser: Ferrari zeigt am Donnerstag neue LMH-Renderings

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Balance of Performance für neue Topklasse ab 2023

Neue BOP-Ideen für 2023

Wieder einmal war die Balance of Performance das große Gesprächsthema in Le Mans, auch und gerade mit Blick auf 2023, wenn die kombinierte Topklasse aus Hypercars (WEC) und LMDh (IMSA) ihr Debüt geben wird. IMSA und ACO/FIA arbeiten an einer Gesamtintegration ihrer BOP-Systeme – neue Ideen inklusive.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Hinter allen BOP-Debatten steckt die Sorge um die Zukunft: Im nächsten Jahr stehen mindestens sechs Hersteller in der Topklasse am Start, dann gilt auch dort eine BOP. IMSA-Quellen enthüllten, dass die technische Angleichung für die beiden Konzepte LMH und LMDh, also der sogenannte Konvergenzprozess, mittlerweile weitgehend abgeschlossen sei.



WEC COMMITTEE

FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

TO: ☒ Teams ☒ Manufacturers

CATEGORY: ☒ Hypercar ☐ LMP2 ☐ LMGTE Pro ☐ LMGTE Am

DECISION N°: WEC_2022_D0026_Hypercar_BOP_LEMANS

DATE: 01/06/2022 FROM: The WEC Committee

SUBJECT: Balance of Performance of the Hypercar category for LE MANS competition

APPLICABLE REGULATION

Article 6.3.2 ☒ *2022 24 Hours of Le Mans Supplementary Regulations*

WEC

Ab 2023 gilt eine BOP für LMH / LMDh, ab 2025 kommt sie für alle Klassen

Jetzt soll ein BOP-System für 2023 entwickelt werden. Offenbar wollen die Serien WEC und IMSA bei der BOP enger als bisher zusammenarbeiten, sogar von einem integrierten System ist die Rede. Gesetzt ist offenbar auch ein gestaffeltes Strafensystem, um die Hersteller von Sandbagging-Strategien abzuhalten. In der IMSA-Serie gab es schon in der Vergangenheit harte Strafen oder Strafandrohungen für die GT-Klassen, die WEC machte davon bisher keinen Gebrauch.

„Wir müssen sicherstellen, dass das BOP-System funktioniert, sonst haben wir ein großes Problem", so Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. „Dazu gehört, dass die Hersteller die Performance auf der Strecke nicht verschleiern, weil die BOP-Macher sonst ihre Arbeit nicht machen können." Im Hintergrund steht die Forderung, dass speziell die WEC mehr Personal und Ressourcen für den BOP-Prozess einsetzen muss. Bei der IMSA arbeiten bis zu sieben Mitarbeiter an der Beobachtung und Analyse der Performance.

Alpine-Sportchef Bruno Famin machte den Vorschlag, dass nur noch enger gezogene Performance-Fenster als Grundeinstufung gelten, die BOP soll nur noch Marginal-Anpassungen bei der Maximalleistung vornehmen. Eine weitere Idee besteht darin, dass man die BOP auf eine Zielrundenzeit ausrichtet. „Den Vorschlag lehnen wir komplett ab", sagte Ferrari-Sportchef Antonello Coletta. „Das wäre eine Bankrotterklärung für das etablierte BOP-System." Bei der Pressekonferenz kündigte der Veranstalter ACO an, dass die vier Chassishersteller in der LMP2-Klasse ab 2025 ebenfalls mittels BOP angeglichen werden sollen. Dann gilt in allen Rennklassen ein BOP-System. ■

Sportwagen-WM (WEC): Le-Mans-Kit für GT3-Klasse ab 2024?

Ein Kit, den niemand will

Der WM-Veranstalter ACO bestätigte bei seiner jährlichen Pressekonferenz in Le Mans den Einsatz von GT3-Fahrzeugen ab 2024, jedoch wie geplant nur für Pro-Am-Fahrerpaarungen. Die Überraschung: die Franzosen wünschen sich auch einen speziellen Kit für die GT3-Autos.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die Details für den Aero-Kit und die konkreten Kombinationen der Pro-Am-Fahrerpaarungen ließ der Automobile Club de l'Ouest bei der Pressekonferenz offen, aus gutem Grund: Die Hersteller haben unterschiedliche Ansichten dazu, besonders bezüglich des Aero-Kits. Herstellervertreter und FIA-Mitarbeiter deuteten an, dass der Kit keinen Einfluss auf die generelle Fahrzeug-Performance oder das Abtriebsniveau haben soll, was ihn eigentlich per Logik überflüssig macht.

Der Kit soll laut ACO maximal 100 000 Euro kosten. Die Frage ist nur, wofür? Wenn ab 2024 bis zu 40 Prototypen (LMH, LMDh und LMP2) in Le Mans am Start stehen, bleiben 20 Plätze für die neue GT3-Pro-Am-Klasse. Nur Hersteller, die in der Topklasse fahren, dürfen Autos in der GT3-Kategorie nennen. Damit blieben pro Hersteller bestenfalls drei oder vier Kits, die man verkaufen könnte, womit Aufwand und Kosten in keiner Relation zum Nutzen stehen. „So ein Kit ist völlig unnötig", sagte Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. Die anderen Hersteller sehen es ähnlich, bleiben aber entspannt. „Wenn kein Hersteller solche Kits entwickelt, dann gibt es keine Kits", so ein Herstellervertreter.



GTWC

Die GT3-Klasse kommt 2024 nach Le Mans. Mit Aero-Kit oder ohne?

Überraschend war nur, dass GT-Promoter Stéphane Ratel keine Probleme mit so einem Kit hat: „Le Mans ist ein spezieller Ort und verdient einen speziellen Kit." Ratel hatte in der Vergangenheit jeden zusätzlichen technischen Baustand in der GT3-Klasse mit Blick auf die Kostensituation radikal abgelehnt. Möglich, dass Ratel nur deshalb zugestimmt hat, weil der Le-Mans- und WM-Ausrichter ACO sich gegen eine GT3-Werksklasse mit Profi-Piloten positioniert hatte. Damit entsprach man dem Hauptwunsch von Ratel. ■



Rallye-WM

Das große Schrauben

Zum Ausruhen auf dem Erfolg keine Zeit: Hyundai schickt seine Autos jetzt nach Kenia

ROESELER

Hyundai will nachlegen. Doch nach dem ersten Sieg in der Hybrid-Ära bleiben nur fünf Tage, um die Rally1-Hybriden für die Safari Rallye vorzubereiten. Ende der Woche geht es via Luftfracht nach Kenia.

Von: **Reiner Kuhn**

Selten war ein Erfolg wichtiger als der WM-Sieg von Hyundai-Werkspilot Ott Tänak bei der Rallye Italien auf Sardinien. Doch von Feiern kann keine Rede sein. Nicht einmal Durchatmen ist drin. „Natürlich weiß ich, wie viel Glück wir hier hatten“, gibt der Weltmeister von 2019 zu und erinnert an seine Antriebsprobleme. Aber nicht nur der Este hadert mit der Technik am koreanischen Rally1-Hybriden, auch Teamkollege Thierry Neuville klagt über die Defektanfälligkeit seines Dienstwagens.

Tänak stellt klar: „Wir wissen, dass wir viele Dinge zu tun haben, und das sind mitunter große Dinge.“ Julien Moncet stimmt ihm zu: „So sehr wir uns über unseren ersten Sieg in der Hybrid-Ära freuen, so wichtig ist es, dass wir uns verbessern. Zuallererst bei der allgemeinen Zuverlässigkeit des Autos. Alle wissen, wie spät wir mit dem Auto fertig wurden und wie hart die Schotterrallyes in Portugal und Italien waren und der bevorstehende Lauf in Kenia sein wird. Nun ist es wichtig, dass wir uns nicht verzetteln. Von Portugal bis Sardinien hatten wir nur wenige Tage für Änderungen und dennoch eine konkurrenzfähige Pace gezeigt. Daran wollen wir anknüpfen“, so der stellvertretende Hyundai-Teamchef und erklärt: „Wir können alle Probleme identifizieren und beheben. Ob dies bei allen vor Kenia klappt, ist eine andere Frage. Um aber zu Toyota aufzuschließen, müssen wir auch in Kenia ein starkes Ergebnis erzielen.“

Die Krux: Für größere Updates bleibt aktuell keine Zeit. Nur fünf Tage waren die Werkswagen in Alzenau zur Revision, bevor sie in dieser Woche per Luftfracht nach Nairobi gehen. Auch deshalb richtet sich der Blick schon auf die schnellen Schotterläufe in Estland und Finnland. Im Fokus neben der Zuverlässigkeit: „Arbeiten am Chassis, Antrieb und dem Hybridsystem.“ ■

Rallye-WM

„Kopf frei kriegen“

Ein Befreiungsschlag sieht anders aus. Bei einem Gaststart im Elsass kam der gebeutelte M-Sport-Fahrer Adrien Fourmaux nicht über Platz 6 hinaus.

Um vor der Abreise zum bevorstehenden WM-Lauf in Kenia neues Selbstvertrauen zu tanken, ging Adrien Fourmaux am vergangenen Wochenende beim vierten Lauf zur französischen Meisterschaft im Elsass an den Start. „Wichtig ist nur, dass er in einem Wettbewerbsauto sitzt und den Kopf frei kriegt“, so M-Sport-Teamchef Richard Millener im Vorfeld.

Dementsprechend zurückhaltend ging der gebeutelte Werksfahrer im Ford Fiesta Rally2 an die Arbeit. Auf drei der zwölf Asphaltprüfungen ließ er sich die drittschnellste Zeit notieren, mehr war gegen die nationale Konkurrenz nicht drin. Nach insgesamt 205 selektiven WP-Kilometern in den Vogesen hatte Fourmaux als Sechster satte eineinhalb Minuten Rückstand auf Sieger Quentin Giordano (VW Polo R5). ■ RK



M-SPORT

Aktuell nur noch ein Schatten seiner selbst: M-Sport-Hoffnung Fourmaux

Rally-Raid-WM

Intensiver Herbst

Um für die in den Herbst verschobene Rallye Andalusien im Oktober noch ein Zeitfenster freizuschaufeln, musste die Rallye Marokko vorverlegt werden.

Jede Wanderdüne sei berechenbarer als die Terminplanungen in der neugeschaffenen Rally-Raid-WM, wird in der internationalen Offroadszene gelästert.

Verständlich: Erst wurde die für April terminierte Rallye Kasachstan aufgrund der politischen Lage abgesagt. Dann wurde wenige Tage vor dem Start die Rallye Andalusien wegen der extremen Hitzeperiode in der Region und der damit verbundenen Brandgefahr von Anfang Juni in den Herbst verschoben.

Nun gaben der Rally-Raid-WM-Promoter ASO und die FIA bekannt, dass die ursprünglich vom 7. bis 12. Oktober terminierte Rallye Marokko um eine Woche auf den 1. bis 6. Oktober vorgezogen wird und nur zwölf Tage danach in Andalusien (18. bis 23. Oktober) direkt das WM-Finale steigt. ■ RK



BRX

Bleibt nun bis Oktober WM-Leader: Prodrives BRX-Pilot Sébastien Loeb



Nicht der heiße Atem der Verfolger, sondern der heiße Motor machte es spannend

Lokalmatador obenauf

ERC


NICO MEYER

Starker Gast: Rang 2 für Kristensson



NICO MEYER

Erneut schnellster EM-Junior: Pellier

Wegen hoher Wassertemperatur musste Mikołaj Marczyk auf den letzten Kilometern Gas rausnehmen. Sein Vorsprung auf den heranstürmenden Tom Kristensson war aber groß genug, um den ersten polnischen EM-Heimsieg seit 2016 zu feiern.

Von: **Reiner Kuhn**

Internationale Erfahrung ist unersetzbar, außer durch noch mehr internationale Erfahrung. Auf den ehemaligen WM-Pisten rund um Mikołajki balgten sich beim vierten von acht EM-Läufen vom Start weg Mikołaj Marczyk und Nil Solans um die Führung. Letzterer hat bereits bei Fafe und auf Gran Canaria gewonnen. In letzter Minute sicherte sich der Junior-Weltmeister von 2017 ein Hyundai-Cockpit und setzte sich vom Start weg an die Spitze. Lokalmatador Marczyk, im Vorjahr EM-Dritter und nun in der WRC2 aktiv, hielt dagegen und markierte auf den ersten sechs Prüfungen ebenfalls drei Bestzeiten.

Ergo gab der knapp führende Spanier auf den ultraschnellen, aber tief zerfurchten Schotterpisten noch mehr Gas. Doch nach einer starken Kompression quittierte die i20-Lenkung ihren Dienst, und der spanische Reiter war nur noch Passagier, als sein Dienstwagen auf WP7 im Graben landete, während sich Skoda-Pilot Marczyk zwei weitere Bestmarken gutschreiben ließ und mit 20,4 Sekunden Vorsprung in die finale Etappe startete.

An die Fersen des Polen hefteten sich zwei weitere international erfahrene Gaststarter: Der letztjährige WRC2-Pilot Tom Kristensson, Junioren-Weltmeister von 2020, tobte im Hyundai i20 mit, Ken Torn, aktuell WRC2-Pilot und Junioren-Europameister von 2020 und 2021, in einem Ford Fiesta. Doch weder der Schwede noch der Este kamen Marczyk wirklich näher.

Dann die Schrecksekunden: In der zwölften von 14 Prüfungen schaufelte sich der Leader so viel Dreck und Kies vor den Kühler, dass die Wassertemperatur seines Skoda in die Höhe schoss und er im Schlussspurt zittern musste. Doch sein Vorsprung reichte. Sechs Jahre nach Kajetan Kajetanowicz gewann mit Marczyk wieder ein Pole den heimischen EM-Lauf – vor Kristensson (+ 10,0 s) und Torn (+ 18,1 s). Efrén Llarena wurde als bester permanenter EM-Starter mit über einer halben Minute Rückstand Vierter, baut aber die EM-Führung aus.

Beim zweiten von fünf EM-Läufen der Junioren duellierte sich in der mit zwanzig Teams stark besetzten Klasse der Opel e-Corsa-Cup-Gewinner von 2021 und Junioren-EM-Auftakt-Sieger Laurent Pellier mit Ford-Privatier Toni Herranen. Zur Halbzeit führte der Franzose mit nur zwei Sekunden Vorsprung vor dem Finnen. Nick Loof war da schon raus. Nach gutem Start warf der junge Deutsche seinen Ford Fiesta heftig ins Gelände (WP 5) und musste zur Kontrolle ins Krankenhaus, wo neben Prellungen zwei Rippenbrüche diagnostiziert wurden.

Am Sonntag blies Herranen zum Angriff und schob sich an Pellier vorbei. Dieser konterte und stürmte mit 10,1 Sekunden Vorsprung durchs Ziel. Dritter wurde mit über einer Minute Rückstand Peugeot-Pilot Oscar Palomo. ■

RALLYE POLEN (10.–12.06.2022)

Vierter von acht EM-Läufen mit 14 Wertungsprüfungen über 188,10 km

1.	Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	in 1:38.05,4 h
2.	Kristensson/Johansson (S/S), Hyundai i20 Rally2	+ 10,0 s
3.	Torn/Pannas (EST/EST), Ford Fiesta Rally2	+ 18,1 s
4.	Llarena/Fernandez (ES/ES), Skoda Fabia Rally2	+ 34,7 s
5.	Tempestini/Itu (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 35,9 s
6.	Grzyb/Binieda (PL/PL), Skoda Fabia Rally2	+ 1.48,0 min
7.	Mares/Bucha (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2	+ 1.50,3 min
8.	Battistolli/Scattolin (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 1.53,2 min
9.	Pardo/Perez (ES/ES), Skoda Fabia Rally2	+ 2.38,4 min
10.	Herczig/Bacigal (H/H), Skoda Fabia Rally2	+ 2.51,3 min

Bestzeiten: Marczyk 5, Solans 3, Kristensson 2, Zala 2, Llarena 1, Torn 1

EM-STAND NACH LAUF 4

1.	Efrén Llarena (E)	89 Punkte
2.	Nil Solans (E)	65
3.	Simone Tempestini (I)	55
4.	Armindo Araújo (P)	45
5.	Javier Pardo (ES)	44
6.	Alberto Battistolli (I)	40
7.	Simone Campedelli (I)	32
8.	Bruno Magalhaes (P)	30
9.	Mikolaj Marczyk (PL)	30
10.	Ken Torn (EST)	29


NICO MEYER

Nach Unfall EM-Pause: Nick Loof

EM-Junioren (Rally4)

1.	Laurent Pellier (F)	60 Punkte
2.	Oscar Palomo (ES)	42
3.	Martin László (HU)	28
4.	Andrea Mabellini (I)	24

Enge Kiste



Marijan Griebel und Co Tobias Braun gewinnen ihren ersten DRM-Lauf 2022

DÖRRENBÄCER

Die Spitze der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) präsentiert sich so ausgeglichen wie noch nie. Am Stemweder Berg kam es deshalb vor allem auf Nervenstärke an und die bewies Titelverteidiger Marijan Griebel, der seinen ersten Saisonerfolg feiern konnte.

Von: **Michael Heimrich**

Nach über 150 Einsätzen weiß Marijan Griebel ziemlich genau, wann es sich lohnt, volle Attacke zu reiten. Bei der Rallye Stemweder Berg lauerte der Citroën-Pilot bis zur vorletzten Wertungsprüfung (WP), um dann das Risiko zu erhöhen und sich die Spitzenposition zu schnappen. Der verdutzten Konkurrenz blieb danach keine Möglichkeit mehr zu einem Konter, und der Sieg ging ins Griebel-Lager – mit nur 4,6 Sekunden Vorsprung.

Fast wäre Christian Riedemann die Sensation gelungen, beim ersten Einsatz im Hyundai und beim ersten Einsatz mit neuem Beifahrer Nico Otterbach, ganz vorne zu landen. Doch dem frisch gebackenen Familienvater fehlte die Vorbereitungszeit für den großen Ritt auf der Rasierklinge. Beim einzigen Test im Vorfeld hatte es geregnet, am Rallye-Wochenende präsentierten sich die Strecken dagegen staubtrocken. „Deshalb fühlt sich der zweite Platz wie ein Sieg an“, freute sich Riedemann über seinen verspäteten, aber geglückten Saisonstart.

Wie groß die Auswirkungen eines kleinen Fehlers bei dieser starken Konkurrenz sein können, musste dieses Mal Philip Geipel (Skoda) erfahren. Der Tabellenführer griff bei der Reifenwahl knapp daneben und verlor im Finale jene Sekunden, die ihn vom ersten auf den dritten Platz zurückwarfen. Deutlich größer war der Abstand von Julius Tannert (VW), der immer dann nicht das Tempo der Spitze mitgehen konnte, wenn die Prüfungen mit vielen Abzweigen gespickt waren. Mit Platz 4 verteidigt er aber seine zweite Position in der Meisterschaft. „Wir müssen jetzt analysieren, wo wir uns verbessern müssen“, sagte der Sachse.

Unterdessen geht die Pechsträhne von Dominik Dinkel weiter, trotz des brandneuen Ford Fiesta Rally2 evo und trotz ausführlicher Proberunden vor der Rallye. Ein defekter Sensor sorgte schon zu Beginn dafür, dass immer dann der Allradantrieb ausfiel, wenn Dinkel die Handbremse zog. „So etwas habe ich auch noch nie erlebt. Wir haben fast die ganze Rallye mit stumpfen Waffen gekämpft“, stöhnte der Franke, der sich hinter Björn Satorius (Ford) mit dem für ihn enttäuschenden sechsten Platz begnügen musste.

„Die nächsten beiden Rallyes sind für mich praktisch Heimspiele“, frohlockt dagegen Griebel, der nun auf die Trendwende im Titelkampf hofft. Die Entscheidung in der neugegründeten Gentlemen Trophy scheint dagegen bereits gefallen sein. Dennis Rostek (Skoda) feierte beim Heimspiel seinen dritten Saison-Sieg in Folge.

Spannender ging es dagegen in der DRM 2 zu. Martin Christ (Opel) hatte durch einen Dreher auf WP6 seine Führung an Raffael Sulzinger (Ford) verloren. Der konnte sich sogar noch etwas weiter absetzen, bis sein Konkurrent zur großen Aufholjagd ansetzte. Sulzinger wollte sich keinen zusätzlichen Druck machen und verzichtete vor dem Finale auf den Blick ins Zwischenergebnis – für Christ die willkommene Möglichkeit, noch eine Schippe draufzulegen. Mit einer halben Sekunde Vorsprung holte er sich doch noch den verloren geglaubten Sieg.

Schon in zwei Wochen wird die DRM mit der neuen Rallye Mittelrhein fortgesetzt, die aus dem Stand zum Saisonhöhepunkt werden könnte, denn die Strecken durch die Weinberge entlang der Mosel gehören zu den besten Asphaltprüfungen, die Deutschland zu bieten hat. ■

RALLYE STEMWEDER BERG (10./11. JUNI)

3. von 7 Läufen zur Rallye-DM, 13 WPs über 168,40 km

Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1. Griebel/Braun	Citroën C3 Rally2	1:28.24,5 h
2. Riedemann/Otterbach	Hyundai i20 N Rally2	+4,6 s
3. Geipel/Becker-Brugger	Skoda Fabia Rally2 evo	+7,4 s
4. Tannert/Christian	Volkswagen Polo GTI R5	+30,7 s
5. Satorius/Ostlender	Ford Fiesta Rally2	+43,2 s
6. Dinkel/Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	+1.52,0 min
7. Sørensen/Kristensen	Skoda Fabia R5	+3.47,2 min
8. Rostek/Wenzel	Skoda Fabia R5	+3.58,1 min
9. Berlandy/Schaaf	Peugeot 208 T16	+5.27,6 min
10. Christ/Möhrpahl	Opel Corsa Rally4	+7.01,9 min

Bestzeiten: Geipel 5, Griebel 5, Riedemann 2, Tannert 1



DÖRRENBÄCER

Martin Christ gewann doch noch die DRM 2



DÖRRENBÄCER

Christian Riedemann startete erstmals im Hyundai i20

DRM-STAND NACH LAUF 2

Fahrer	Punkte
1. Philip Geipel	90
2. Julius Tannert	70
3. Dominik Dinkel	63
4. Marijan Griebel	61
5. Dennis Rostek	41
6. Björn Satorius	36
7. Christian Riedemann	27
8. Georg Berlandy	22
9. Kevin van Deijne	20
10. Erik Wevers	19



Mikel Azcona holte sich mit einem Laufsieg den gelben Blendstreifen des Tabellenführers

WTCR

Ein neuer Leader

Bei den WTCR-Rennen am Hungaroring holten sich Mikel Azcona (Hyundai) und Santiago Urrutia (Lynk & Co) die Siege. Azcona ist damit auch neuer Tabellenführer. Die Reifenprobleme vom Nürburgring wurden aus der Welt geschafft.

Von: **Michael Bräutigam**

Um ein erneutes Reifendebakel wie am Nürburgring zu verhindern, lud Einheitsausrüster Goodyear für den Mittwoch vorm Rennwochenende wie berichtet zu einem Test am Slovakiaring, wo sich von vier der fünf Hersteller jeweils ein Auto einfand. Nur Cupra fehlte, weil die zufällig schon am Montag und Dienstag an gleicher Stelle getestet hatten. Neben dem bisherigen Reifen hatte man auch eine „verbesserte“ Version dabei, wobei Mischung und Konstruktion laut Angaben von Goodyear absolut identisch seien und nur eine kleine Optimierung im Herstellungsprozess stattfand. Dazu erinnerte man die Teams noch einmal an die – sehr konservativen – Setup-Vorgaben, die bisher als Orientierung galten: Maximal 4,5 Grad Reifensturz, minimal 1,8 bar Kaltdruck (bzw. 2,3 bar Zieldruck), dazu seien Kerbs in den ersten drei Runden unbedingt zu vermeiden. In Form einer nun dringenden Empfehlung gab man nur eine Sicherheit innerhalb dieser Grenzen, womit man die Verantwortung für eventuelle Reifenschäden an die Teams abgab.

Weil in der Kürze der Zeit nicht genügend Reifen für alle Autos produziert werden konnten, gab es fürs Ungarn-Wochenende eine Mischbereifung. Insgesamt 20 fabrikneue Pneus standen für jeden der 17 Fahrer zur Verfügung: Zwölf „neue“ und acht der „alten“ Spezifikation, wobei jeweils zwei nach den freien Trainings zurückzugeben waren. Weil das schwarze Gold da keine weiteren Auffälligkeiten zeigte, ist das Reifenkapitel nun also auch hoffentlich abgeschlossen. Ab Aragón soll nur noch die verbesserte Version zum Einsatz kommen, und abgesehen von vereinzelten, aber harmlosen Vibrationen gab es am Hungaroring auch nichts weiter zum Thema Reifen anzumerken.

> „Das war ein wirklich hartes Rennen. Ich konnte keine Fehler machen, weil Rob mir immer im Nacken saß.“
>
> Santiago Urrutia, Lynk & Co

Azconas Start-Ziel-Sieg

Nur in einem Punkt sind sich die Teams noch nicht ganz einig: Während größtenteils kein Unterschied in der Reifencharakteristik festgestellt wurde, glaubten Vertreter einiger Teams, einen etwas stärkeren Drop der neuen Spezifikation festzustellen. Tatsächlich geht es aber anscheinend nur um Nuancen.

Damit kann der Blick nun also ganz aufs sportliche Geschehen gelenkt werden, das im warmen ungarischen Wetter teilweise ebenfalls recht hitzig war. Schon im Qualifying zeigte sich einmal mehr, wie eng es zugeht. Thed Björk (Lynk & Co) flog nach dem Q1 raus, obwohl er nur 0,465 Sekunden langsamer war als der Schnellste. Im Q2 lagen die fünf besten der zwölf Fahrer innerhalb von 0,120 Sekunden und schafften damit den Sprung ins Q3. Wie viel Leistungsdichte und wie viel Taktik dahintersteckt, liegt wie üblich im individuellen Interpretationsspielraum.

Im Q3 jedenfalls war Azcona zwar nicht so schnell wie im Q2, holte sich aber auch mit einer um über drei Zehntel langsameren Zeit die Pole-Position – weil die Konkurrenz patzte.

Fürs erste Rennen am Sonntag war damit also keinesfalls der Pole-Mann auch der eindeutige Favorit, zumal die Temperaturen zum Renntag noch mal zulegten. Azcona jedoch blieb cool und fuhr zum Start-Ziel-Sieg. Nach seinem Triumph im zweiten Pau-Rennen und nach der Absage der Nürburgring-Läufe war es sogar der zweite Sieg in Folge, womit er sich auch die Tabellenführung von Münnich-Honda Pilot Néstor Girolami schnappte.

Die Honda waren mit der Maximalzuladung von 40 kg Kompensationsgewicht unterwegs und damit doppelt gekniffen: In der Eifel wurde zwar das eigentlich für die Zusatzgewichte entscheidende Qualifying ausgetragen, trotzdem wurde es für die Berechnung der Kilos am Hungaroring nicht einbezogen. Eine offizielle Begründung gibt es nicht, Honda aber bekam für die schwache Quali-Performance am Nürburgring keinen Ausgleich.

Ehrlacher rehabilitiert

Alle, die dort Zusatzpunkte holten, bekamen diese quasi ohne Konsequenzen – allerdings natürlich auch ohne die Chance, die gute Quali-Leistung in den Rennen noch in deutlich mehr Punkte umzumünzen. Unterm Strich also ein Mittelweg, bei dem Honda als Verlierer übrig blieb. Übrigens: Azcona bekommt in Aragón wegen seines Quali-Dusels trotz Sieg keine Zusatz-Kilos, während die Hondas weiterhin schwer beladen bleiben dürften.

Das Münnich-Team fand trotzdem einen Kniff, um Girolami und Esteban Guerrieri halbwegs im Spiel zu halten. Guerrieri schaffte es mit P5 sogar ins dritte Quali-Segment, fiel im ersten Lauf aber bis auf P9 zurück. Girolami gelang auf P7 Schadensbegrenzung, die er mit P3 aus dem Reversed Grid des zweiten Laufs sogar noch mal verbesserte.

In diesem zogen Urrutia und Cupra-Pilot Rob Huff dem Feld davon, auch als eine Safety-Car-Phase wegen einer Kollision zwischen Mehdi Bennani und Yvan Muller fällig geworden war. Huffs Angriffe verpufften, und Urrutia feierte seinen ersten Saisonerfolg. „Das war ein wirklich hartes Rennen. Ich konnte keinen Fehler machen, weil Rob mir immer im Nacken saß“, berichtete Urrutia. Schon im ersten Lauf durfte Lynk & Co jubeln: Kurz vor Schluss fuhr Titelverteidiger Yann Ehrlacher scheinbar spielerisch an Audi-Pilot Nathanaël Berthon vorbei und holte sich mit P2 wichtige Punkte. Nach dem verkorksten Auftakt in Pau (Reifenschaden in Rennen 2) ist er damit schon wieder voll im Meisterschaftsrennen dabei. ■



WTCR

Maximale Schadensbegrenzung: Girolami kämpfte mit den Zusatz-Kilos



WTCR

Wie im Vorjahr ein Rennen am Hungaroring gewonnen: Santiago Urrutia

NACHRICHTEN

NACHHOL-RENNEN

Die zwei Rennen, die am Nürburgring nicht stattgefunden haben, sollen nachgeholt werden. Dafür wird man entweder bei einem Event vier oder bei zwei Events drei Rennen fahren. Wahrscheinliche Austragungsorte: Aragón und/oder Vallelunga.

ZURÜCK NACH MAROKKO?

Das Kalender-Update von vor zwei Wochen ist schon wieder hinfällig, denn nach China und Macau wird nun wohl auch der Korea-Event abgesagt – aus logistischen Gründen. Stattdessen soll nach den Rennen am Rheinring (7. August) eine lange Sommerpause folgen, ehe man im November in Istanbul sowie im Dezember in Marrakesch fahren könnte. Damit würde der Kalender von aktuell 20 auf 18 Rennen schrumpfen. Diese noch höchst inoffiziellen Überlegungen sollen in Kürze konkretisiert und bestätigt werden.

STRAFE ANGETRETEN

Beim letztjährigen Event in Aragón beschimpfte Honda-Pilot Esteban Guerrieri am Funk die Konkurrenz und bekam dafür „Sozialstunden“ aufgebrummt. Teil eins dieser zweiteiligen Strafe löste er am Hungaroring ein, wo er sich zu einem Gespräch mit den Streckenmarshals des F1-Kurses auf ein Gespräch traf. Der Argentinier bedankte sich dabei für die Arbeit der Sportwarte. Guerrieri: „Sie haben die gleiche Leidenschaft für den Motorsport.“ Teil zwei der Wiedergutmachung steht in Aragón an.

HUNGARORING (H), 1. RENNEN

3. von 20 Läufen, 17 Runden à 4,381 km (17 gestartet, 17 gewertet)

	Fahrer	Marke	Zeit
1.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	32.38,095 min
2.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,895 s
3.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 3,331 s
4.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 4,829 s
5.	Qinghua Ma (CHN), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 5,259 s
6.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 6,076 s
7.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 11,483 s
8.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 12,098 s
9.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 15,109 s
10.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 15,974 s

Schnellste Runde: 1.53,163 min (Azcona)

HUNGARORING (H), 2. RENNEN

4. von 20 Läufen, 14 Runden à 4,381 km (17 gestartet, 15 gewertet)

	Fahrer	Marke	Zeit
1.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	28.10,696 min
2.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 0,380 s
3.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 2,428 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 3,173 s
5.	Qinghua Ma (CHN), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 5,880 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 6,518 s
7.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 8,649 s
8.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 9,930 s
9.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 10,250 s
10.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 12,872 s

Schnellste Runde: 1.53,875 min (Huff)

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Azcona	85 Punkte
2.	Girolami	75
3.	Urrutia	69
4.	Ehrlacher	63
5.	Guerrieri	57
6.	Ma	55
7.	Magnus	53
8.	Berthon	49
9.	Huff	44
10.	Muller	42

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	ALL-INKL.COM Münnich	132 Punkte
2.	BRC Squadra Corse	109
3.	Cyan Racing	105
4.	Cyan Performance	101

STAND TROPHY

	Fahrer	Punkte
1.	Huff	40 Punkte
2.	Coronel	26
3.	Bennani	19

Tambay-Triumph

Die Top 3 der Event-Wertung am Hungaroring: Ekström, Tambay, Martin (v. l.)

ETCR

Adrien Tambay (Cupra) holte sich den Event-Sieg bei der zweiten Saisonstation des ETCR-Weltcups in Ungarn. Teamchef und -kollege Mattias Ekström gelang diesmal „nur“ der Sieg im eigenen Pool.

Von: **Michael Bräutigam**

Für den Titelverteidiger in Schweden, der beim Auftakt noch maximale Punkte geholt hatte, ging es in Ungarn zunächst perfekt weiter: Bestzeit im Qualifying und Sieg im Viertelfinale. Doch schon hier zeigte sich, dass er in Form von Mikel Azcona (Hyundai), der wie schon in Pau in den gleichen Pool wie „Eki“ gelost wurde, einen starken Gegner hatte. Denn Azcona schnappte sich die Führung, und erst in der vorletzten Kurve kämpfte sich der EKS-Teamchef wieder vorbei.

Im Halbfinale schob Azcona sich ebenfalls wieder in Front, und beim hitzigen Duell um die Spitze verbrauchten die Zankhähne so viel von ihren 40 Sekunden Zusatzleistung, dass auch Alfa-Pilot Maxime Martin rankam und den ehemaligen DTM-Weggefährten Ekström noch auf P3 verdrängte. Damit ließ Ekström erstmals Punkte liegen, während Azcona sich diese und die Pole fürs Superfinale holte.

Da blieb der neue WTCR-Tabellenführer aber beinahe stehen und fiel auf P5 zurück. Martin ging in Führung und gab diese bis ins Ziel nicht mehr ab. Ekström sicherte sich mit P2 und insgesamt 80 Punkten den Sieg im Pool „Fast“ sowie P2 im Event.

Kollision der Cupra-Fahrer

Im Pool „Furious“ (dt: wütend) traf der entsprechende Gemütszustand nach dem Viertelfinale auf Cupra-Rennchef Xavi Serra zu. Der hatte mit ansehen müssen, wie sich seine beiden Fahrer Adrien Tambay und Tom Blomqvist in der letzten Runde gegenseitig rauskegelten. „So was darf nicht passieren. Sie dürfen kämpfen, aber nicht crashen“, ätzte der Spanier. Bruno Spengler (Alfa Romeo), der ohne Power-up eigentlich drauf und dran war, die Führung zu verlieren, gewann so doch das Viertelfinale.

Auch im Halbfinale war es Spengler, der sich über den Sieg freute. Dabei geriet er mit Hyundai-Pilot Jean-Karl Vernay aneinander, der sich wegdrehte und sogar noch hinter Tambay einlief. Der Franzose kam zuvor beim Start nicht weg, hatte sich so aber den Platz in der ersten Startreihe neben Spengler im Superfinale gesichert und münzte die gute Ausgangsposition auch direkt in die Führung um. Dahinter tankte Blomqvist sich erst an Vernay und kurz drauf an Spengler vorbei und machte den Cupra-Doppelsieg perfekt. Drama gab es noch mal, als Luca Filippi (Alfa Romeo) und Vernay im harten Duell miteinander crashten.

Tambay holte durch den Finalsieg insgesamt 90 Punkte und ist damit neuer Tabellenführer. Der Hungaroring scheint übrigens ein gutes Pflaster für Tambay zu sein: 2016 feierte er dort sein letztes Podium in der DTM. ■



ETCR

Harte Bandagen: Vernay (l.) und Spengler kurz vorm Knall im Halbfinale

SUPERFINALE „FAST“

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Martin/Alfa Romeo	5 Runden
2.	Ekström/Cupra	+ 1,384 s
3.	Venturini/Alfa R.	+ 2,016 s
4.	Azcona/Hyundai	+ 3,769 s
5.	Ceccon/Hyundai	+ 4,954 s
6.	Gené/Cupra	- 1 Runde

SUPERFINALE „FURIOUS“

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Tambay/Cupra	5 Runden
2.	Blomqvist/Cupra	+ 1,711 s
3.	Spengler/Alfa R.	+ 2,641 s
4.	Michelisz/Hyundai	+ 4,114 s
5.	Filippi/Alfa Romeo	- 1 Runde
–	Vernay/Hyundai	- 2 Rdn. (n. gew.)

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Adrien Tambay (F)	182
2.	Mattias Ekström (S)	180
3.	Mikel Azcona (E)	139
4.	Tom Blomqvist (GB)	138
5.	Bruno Spengler (CDN)	138
6.	Maxime Martin (B)	134
7.	Giovanni Venturini (I)	85
8.	Jean-Karl Vernay (F)	81
9.	Norbert Michelisz (H)	76
10.	Kevin Ceccon (I)	72
11.	Jordi Gené (E)	60
12.	Luca Filippi (I)	50

BTCC

Zweimal Ingram

Nach seinem kleinen Durchhänger in Thruxton ist Tom Ingram (Hyundai) zurück: In Oulton Park gewann er zwei der drei Rennen und klettert auf den zweiten Tabellenplatz.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Saisonsiege Nummer zwei und drei: Tom Ingram jubelte in Oulton Park

Der Wechsel des Excelr8-Teams auf einen Hyundai-eigenen Motor zu dieser Saison hat sich offenbar ausbezahlt. Abgesehen vom Thruxton-Wochenende war zumindest Tom Ingram stets voll bei der Musik und wollte nach seinem kleinen Durchhänger auch in Oulton Park wieder voll angreifen. Im Qualifying bescherte der Ex-Tabellenführer Hyundai die erste BTCC-Pole überhaupt.

Im ersten Rennen zog er dem Feld immer weiter davon und holte sich seinen persönlich ersten Sieg auf der Traditionsstrecke. Dahinter liefen Ash Sutton (Ford) und Gordon Shedden (Honda) ein, Shedden verlor seinen Podestplatz aber, weil er für eine Kollision eine Strafe erhielt.

Auch in Rennen 2 waren es Ingram und Sutton, die – etwas enger beisammen – die ersten Plätze belegten, BMW-Pilot Colin Turkington komplettierte das Podium.

Im Reversed Grid des dritten Rennens folgte dann der große Knall: Ingrams Teamkollege Dan Lloyd kollidierte mit dem Toyota von Ricky Collard, flog in die Leitplanke und schleuderte zurück ins Feld. Dort wurde er von Turkington erwischt, während andere durchs Gras ausweichen konnten. Auch Ingram musste durchs Grün (siehe S. 46) und danach an die Box, um die Kühler zu befreien. Sieger wurde letztlich Turkingtons Stallgefährte Stephen Jelley. Tabellenführer bleibt BTC-Honda-Speerspitze Josh Cook. ■

NACHRICHTEN

STCC WIRD ELEKTRISCH
Die skandinavische Tourenwagenmeisterschaft wird ab 2023 vollelektrisch. Dabei bedient man sich jedoch nicht etwa der ETCR-Regularien, sondern eines eigenen Technik-Konzepts von EPWR, an dem man seit fünf Jahren arbeitet. Die Leistung der Motoren soll bei rund 550 PS liegen. Die TCR Skandinavien, die aktuell unter dem Namen „STCC" firmiert, wird es dennoch weiter geben, als Unterkategorie zur dann also wieder eigenständigen STCC.

NASCAR: TRUCK SERIES
Gaststarter Kyle Busch (Toyota) gewann das Rennen der dritten NASCAR-Liga in Sonoma. Damit hat er nun insgesamt 62 Truck-Siege und in zehn Saisons in Folge mindestens einen Truck-Erfolg gefeiert. Tabellenführer bleibt Ben Rhodes (Toyota). Die Xfinity Series war in Sonoma traditionell nicht am Start.

NASCAR

Suárez' mexikanische Fiesta

Daniel Suárez (Chevrolet) sicherte sich in Sonoma seinen ersten Sieg in der NASCAR Cup Series und ist damit der erste Mexikaner, dem das gelang.

Von: **Michael Bräutigam**

Bevor die aus aller Welt beklatschte Fiesta losging, sah es zunächst danach aus, als würde sich wie im Vorjahr der Sieg zwischen den Hendrick-Teamkollegen Chase Elliott und Kyle Larson entscheiden. Im letzten Jahr gewann Larson vor Elliott, und auch diesmal holten sie sich jeweils 26 Führungsrunden im über 110 Umläufe angesetzten Rennen.

Doch beide Chevrolet-Piloten wurden nach Missgeschicken in der Boxengasse ihrer Siegchancen beraubt. Elliott machte selbst den Fehler, indem er außerhalb seines Boxenplatzes zum Stehen kam und sich nach der Abfertigung ans Ende der Lead Lap fallen lassen musste. Vom 34. Platz reichte die Aufholjagd noch bis P8. Bei Larson war ein Rad nicht richtig fest, weshalb es sich löste und Larson nur 16. wurde. Dazu werden Crewchief Cliff Daniels, der Reifenwechsler und auch der Mann am Wagenheber für die nächsten vier Rennen gesperrt.

Erster Sieg für Mexiko

Von einem Abstauber-Sieg kann man bei Suárez dennoch nicht sprechen, denn in der Schlussphase fuhr er dem Feld uneinholbar davon und führte insgesamt 47 Runden an. Für das noch relativ junge Trackhouse-Team, das mit Ross Chastain schon zwei Siege in der laufenden Saison eingefahren hat, war es der dritte Saisonsieg.

Für Suárez und Mexiko war es dagegen die Sieg-Premiere. „Win Numero Uno" prangte auf einer wehenden Flagge, die Suárez während seiner Sieger-Donuts aus dem Fenster hielt. „Danke an alle, die mich bis hierher gebracht haben", richtete er sich dann im Interview an seine „Amigos". ■



MOTORSPORT IMAGES

Suárez ist erst der fünfte Nicht-US-Amerikaner, der ein Cup-Rennen gewann

NASCAR CUP SERIES

Sonoma/Kalifornien (USA)
16. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
2.	Chris Buescher (USA)	Ford
3.	Michael McDowell (USA)	Ford
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Austin Cindric (USA)	Ford
6.	Ryan Blaney (USA)	Ford
7.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	William Byron (USA)	Chevrolet
10.	Brad Keselowski (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 16 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	536 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	520
3.	Kyle Busch (Toyota)	513
4.	Blaney (Ford)	511
5.	Logano (Ford)	506
6.	Truex Jr. (Toyota)	481
7.	Larson (Chevrolet)	476
8.	Byron (Chevrolet)	466
9.	Bowman (Chevrolet)	460
10.	Bell (Toyota)	444



YAMAHA

MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo erlebt derzeit einen regelrechten Höhenflug. Er hat seinen Vertrag mit Yamaha verlängert und auf zwei schnellen Strecken einen zweiten Platz sowie einen Sieg erbeutet. Im MSa-Interview erklärt er, wie es dazu kam.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war Ihr Test nach dem Grand Prix in Barcelona?
Es war ein guter Testtag, wenn wir auch nicht viel Neues zu testen hatten. Wir wollten vor allem einige Abstimmungen für den Sachsenring ausprobieren, an einigen Sachen arbeiten, bei denen wir dort letztes Jahr Probleme hatten. Wir haben dann noch einmal die neue Schwinge, die wir bereits in Jerez getestet und dann bei Rennen eingesetzt hatten, mit der alten verglichen. Wir haben noch einmal bestätigt, dass die neue besser ist. Es ist nur ein kleiner Unterschied, aber ich fühle mich mit ihr besser. Dann haben wir noch einige Elektronik-Settings probiert. Dann haben wir ein paar neue Reifen für Michelin ausprobiert.

Was hat Sie dazu veranlasst, für zwei weitere Jahre bei Yamaha zu unterschreiben?
Wir haben uns umgesehen, welches Projekt am vielversprechendsten ist, und wo ich das beste Paket bekomme. Ich hatte das Gefühl, dass dies bei Yamaha sein wird. Sie haben uns alles zugesagt, was wir verlangt haben. Es werden neue Leute kommen, die an der Motorleistung arbeiten werden, die wir bislang nicht hatten. Sie arbeiten hart, sie kennen unsere Schwachpunkte, und sie wissen genau, wo wir uns verbessern müssen. Sie haben in der Vergangenheit an den Bereichen gearbeitet, aber vielleicht wollten sie einfach nicht wahrhaben, dass wir auf den Geraden einfach zu langsam sind. Jetzt wissen sie es, und sie arbeiten gezielt daran. Das war der ausschlaggebende Punkt, der mich überzeugt hat, bei Yamaha zu bleiben. Ich glaube an dieses Projekt für 2023 und ’24, und ich denke, deshalb war es die beste Wahl.

Fabio Quartararo in Barcelona: „Die Zeit vor allem auf der Bremse geholt“

YAMAHA

Welche anderen Möglichkeiten gab es für Sie?

„Hätte nicht gedacht, dass ich in Barcelona gewinne“

Wir hatten Gespräche. Wir kamen aber nie wirklich nah dran, für ein anderes Team zu unterschreiben. Die Entscheidung war aber nicht einfach. Nach Argentinien gab es einen Moment, in dem mein Inneres sagte, ich müsse woandershin, aber das hat sich dann geändert. Ich habe mir Zeit gelassen und die Entscheidung nicht zu früh getroffen. Bis Jerez habe ich hin und her überlegt, aber ich war nie wirklich nah dran, bei einem anderen Hersteller zu unterschreiben.

Wie haben Sie in Barcelona so überlegen gewinnen können?
Ich hatte mich von Beginn an gut auf dem Motorrad gefühlt. Ich habe deshalb von Beginn an gepusht, aber immer auf meinen Hinterreifen geachtet. Trotzdem konnte ich meinen Vorsprung ständig vergrößern. Ich hatte nicht erwartet, dass ich so konstant schnell sein könnte. Wegen der Hitze war die Pace zwar gut, aber nicht extrem schnell. Meine Taktik war ein guter Start und danach fünf Runden hart zu pushen. Dabei musste ich auf die Reifen achten. Turn 3 und Turn 4 machen fast die Hälfte des Reifenverbrauchs auf dieser Strecke aus, deshalb habe ich dort besonders auf sie aufgepasst. Ich wusste, dass wenn ich nach fünf Runden keinen ausreichenden Vorsprung habe, ich bereits zu viel Reifen verbraucht habe. Als ich dann aber gesehen habe, wie viel Vorsprung ich hatte, war ich schon etwas überrascht.

Wie wichtig war der Start?
Ich wollte unbedingt Erster in der ersten Kurve sein, aber ich habe dann so spät gebremst, dass ich zuerst gedacht habe, ich würde da niemals einbiegen können. Wenn man vorn ist, weiß man in der ersten Kurve nicht genau, wo man bremsen muss, und die Erfahrung sagt, dass man immer noch etwas Reserven hat. Aber Aleix hat sehr spät gebremst und ich noch später, ich habe dann weit in die Kurve hineingebremst, konnte einbiegen, wenn auch etwas weit, aber die zweite Kurve ging dann richtig gut. Danach wurde es ein langes Rennen, denn ich habe von der ersten bis zur letzten Kurve geführt. Wenn man so lange führt, denkt man über Dinge nach, über die man auf dem Motorrad nicht nachdenken sollte. Ich hatte auch mit mehr Kämpfen und etwas mehr Widerstand gerechnet. Aber ich habe das Gefühl, dass ich jedes Wochenende besser mit meinem Motorrad zurechtkomme und immer besser fahre. Ich verstehe immer besser, wie ich schneller und beständiger fahren kann. Ich spüre, wie ich mich als Fahrer verbessere.

Hat es Sie überrascht, dass Sie auf zwei Strecken mit so langen Geraden zwei so gute Rennen fahren?
Ich hätte vor allem nicht gedacht, dass ich in Barcelona gewinnen kann. Als ich am Freitag dort ankam, hatte ich zuerst das Gefühl, dass wenn ich in den Top 5 lande, dies bereits gut wäre. Dann wurde es am Samstag besser, ich hatte eine gute Pace, und am Sonntagmorgen im Warm-up war ich mit gebrauchten Reifen sehr schnell. Dann hatte ich im Rennen ein unglaublich starkes Gefühl. Als ich zu Beginn gleich eine Sekunde Vorsprung rausgefahren habe, habe ich mir gesagt, ich fahre noch etwas schneller, und es ging noch besser. In Mugello konnte ich nicht gewinnen, weil wir beim Beschleunigen und auf den Geraden zu viel verloren haben. In Barcelona hatte ich auch gedacht, dass ich viel verlieren würde, aber da die Gerade den Berg hinuntergeht, war es nicht so schlimm.

> „Die beste Art, die WM zu gewinnen, ist Konstanz. Ich fühle mich zwar immer am Limit, aber ich fahre noch besser als letztes Jahr.“
>
> Fabio Quartararo

Wo konnten Sie bei so wenig Grip wie in Barcelona Zeit gegenüber den anderen finden?
Vor allem auf der Bremse. Wenn wir die FC2-Mischung bei den Reifen haben, fühle ich mich sehr stark. Und in Barcelona hatten wir sie. Wenn wir in die Kurve hineinbremsen, nutzen wir normalerweise auch den Grip des Hinterreifens. Aber in Barcelona bremsen wir vor allem mit geradem Motorrad, so benutzen wir mehr den Vorderreifen. Vor Turn 1 haben wir einen langen Bremsvorgang auf der abschüssigen Geraden, ich hatte dort ein sehr gutes Gefühl für den Vorderreifen. In Turn 1, 4, 5 und 10 habe ich mich sehr stark gefühlt. In den letzten zwei Kurven war ich mit neuen Reifen nicht superschnell, dafür mit alten Reifen noch immer sehr konstant.

Wie wichtig war dieses Rennen für die Meisterschaft?
Es war sehr wichtig. Ich denke, wir sind auf einem guten Weg. Viele der nächsten Rennen werden ebenfalls davon abhängen, wie ich die ersten Runden meistern kann. Wir können unsere Stärke ausspielen, wenn ich freie Fahrt habe, so wird es weiterhin wichtig sein, so oft es geht, als Erster in der ersten Kurve anzukommen. Aber es wird nicht leicht, immer als Erster oder als Zweiter anzukommen, ich habe in der WM schließlich harte Gegner. Die beste Art, die WM zu gewinnen, ist Konstanz. Ich fühle mich zwar immer am Limit, aber ich fahre noch besser als letztes Jahr.

Wie war es, im Ausland mit so vielen französischen Fans zu feiern?
Ich hatte das Gefühl, dass in Barcelona mehr Franzosen als Spanier waren. Es war unglaublich, sie zu hören, wie sie die Hymne mitsangen, während ich mit Johann Zarco auf dem Podest stand. Ich hatte da bereits keine Stiefel und Handschuhe mehr, weil ich sie in die Menge geworfen habe. Die Fans konnten so ein paar schöne Erinnerungen mit nach Hause nehmen.

Sind Sie nach der Entscheidung nach dem Startunfall in Barcelona auch der Meinung, dass die FIM-Stewards ausgewechselt werden müssten?
Es müssen auf alle Fälle klare Entscheidungen getroffen werden, bevor etwas passiert. Es ist immer so, dass wenn etwas passiert, man Entscheidungen fällt. Ich denke, Prävention ist immer besser. Der Startunfall war für mich keine normale Rennsituation. Von so weit hinten, wie Nakagami kam, weiß ich nicht, wie er Bagnaia treffen konnte. In den ersten Runden sollten wir uns immer im Klaren darüber sein, dass wir große Motorräder fahren. Und wenn man von ihnen getroffen wird, kann das tödlich sein.

Was erwarten Sie vom Sachsenring?
Letztes Jahr sind wir dort aufs Podest gefahren, wobei wir nicht mit Marc Márquez und Miguel Oliveira mithalten konnten. Ich fühle mich jetzt besser für den Kampf vorbereitet, und ich denke, wir können dort ein gutes Rennen haben. ■



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (10.)
2016: Moto3, KTM (13.)
2017: Moto2, Kalex (13.)
2018: Moto2, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)
2020: MotoGP, Yamaha (8.)
2021: MotoGP, Yamaha (1.)
2022: MotoGP, Yamaha (zurzeit 1.)

HOBBYS
Motocross, Mode



Noch mehr

Aprilia: Nach dem prägnanten vorderen Flügel nun auch einer über dem Heck

Beim Testtag nach dem GP in Barcelona probierten alle Hersteller neue Teile aus. Durch Fortschritt am Fahrwerk und bei der Aerodynamik will man noch schneller werden als die Konkurrenz.

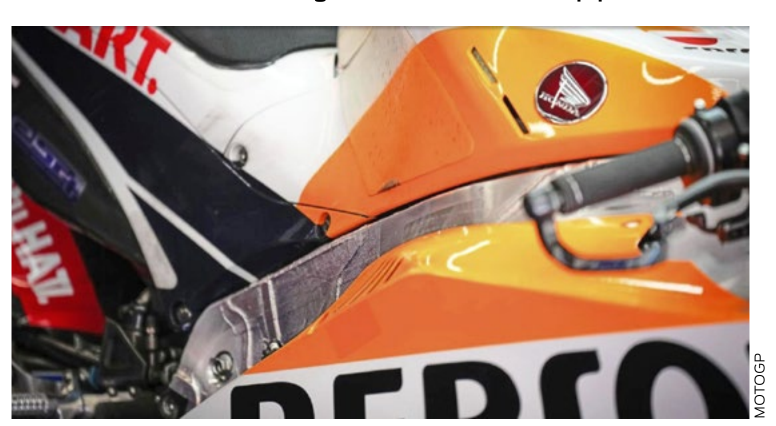
Von: **Imre Paulovits**

Es war schon erstaunlich, dass eigentlich alle Hersteller gerade für zwei Bereiche neue Teile hatten: Rahmen und Aerodynamik. Die Motoren sind für die Saison eingefroren, und so ist es umso wichtiger, noch etwas Zeit in den Kurven zu finden.

Aprilia, die dieses Jahr die Überraschung der Saison schlechthin sind, sprudelten dabei geradezu wieder vor Neuentwicklungen und noch nicht da gewesenen Ideen: Lorenzo Savadori hatte in Mugello eine Sitzbank mit Abrisskante und einem kleinen Flügel probiert, nun testete diesen auch Aleix Espargaró. Technikchef Romano Albesiano ließ sich entlocken, dass man vorne so viel Abtrieb habe, dass man nun auch hinten etwas hinzugeben müsste, um die richtige Balance zu bekommen. Es gab auch eine spektakuläre neue Verkleidung, bei der eine ansteigende Kante über die gesamte seitliche Länge der Verkleidung eingearbeitet war, und die so für Abtrieb sorgen soll. Sowohl Aleix Espargaró als auch Maverick Viñales testeten sie. Viñales testete auch einen neuen



Ducati: Rahmen mit Verstärkungs-Schweißnähten am Hauptprofil



Honda: Eine der beiden neuen Rahmen-Varianten mit Carbon-Verstärkung



Yamaha: Versuche mit drei verschiedenen Schwingen, eine aus Carbon

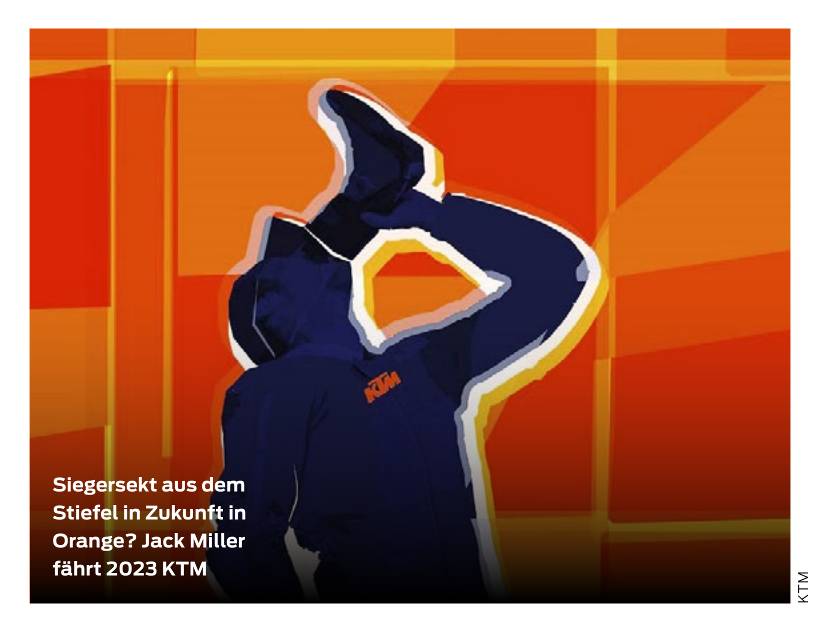
Rahmen, bei dem er aber keinen klaren Unterschied zum bisherigen feststellen konnte. „Aber wir haben viel an der Abstimmung finden können, um meinem Fahrstil gerecht zu werden“, so der Spanier. „Wir konnten vor allem im ersten Abschnitt beim Bremsen etwas finden.“

Auch die Werks-Ducatis, die in diesem Jahr erst ein Aerodynamik-Paket homologiert haben, probierten eine Verkleidung, die etwas glattflächiger ist, und an deren Seite man ebenfalls eine Kante erkennen konnte, wenn auch nicht so prägnant wie bei Aprilia. Johann Zarco probierte einen neuen Rahmen mit mehreren Schweißnähten am Hauptprofil aus. Dazu gab es eine Gabel mit neuen Innereien für einen breiteren Einstellbereich und eine neue Kupplung. „Diese hat eine neue Abstimmung“, verriet Francesco Bagnaia. Bislang waren wir am Start die Schnellsten, mittlerweile haben uns andere überholt. Deshalb haben wir an diesem Bereich gearbeitet.“

Honda hatte zwei neue Rahmen dabei, einen mit breiterem Hauptprofil und aufgeklebten Carbon-Verstärkungen, einen ohne, dafür mit schmalerem Profil. Es gab auch eine neue Schwinge, und es wurde mit einer neuen Verkleidungsvariante experimentiert. Dazu wurde wieder an dem Auspuff mit Klappensystem zur Verbesserung der Motorbremse gearbeitet. „Wir sind 88 Runden gefahren, aber ich hatte das Gefühl, dass wir noch viel mehr hätten testen müssen“, glaubt Pol Espargaró. „Aber wir haben kleine Schritte nach vorn gemacht.“

Bei KTM gab es zwei Rahmen und zwei Aerodynamik-Versionen, aber so richtig glücklich zeigten sich die Fahrer nicht. „Wir müssten etwas haben, das irgendwo dazwischen liegt“, meinte Miguel Oliveira. „Unsere Aufgabe war bei diesem Test, Daten zu sammeln, und davon haben wir eine Menge, die die Techniker nun ausarbeiten können“, so Brad Binder. Bei Suzuki gab es eine neue Verkleidung für mehr Abtrieb, wie es Weltmeister Joan Mir für die Beschleunigungsphase gefordert hatte. „In Barcelona kommt dies zwar nicht so zur Geltung, aber ich denke, wir werden sie schon am Sachsenring einsetzen“, meinte Mir.

Yamaha hatte neben der Schwinge, die man seit dem Jerez-Test einsetzt, auch eine aus Kohlefaser und eine Verkleidung mit geänderter Luftführung um den Lufteinlass und die Flügel. ■



Siegersekt aus dem Stiefel in Zukunft in Orange? Jack Miller fährt 2023 KTM

KTM

Miller bei KTM

Was im Fahrerlager als Gerücht immer lauter wurde, wurde nun bestätigt: Jack Miller wird 2023 an der Seite von Brad Binder im KTM-Werksteam fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Dass für Jack Miller in Zukunft im Ducati-Werksteam kein Platz ist, zeichnete sich nach den drei Siegen von Enea Bastianini mit der Vorjahres-Ducati immer mehr ab. Die Gerüchte um einen Wechsel Millers zu KTM wurden durch Tech3-Chef Hervé Poncharal noch angeheizt, und da Millers Manager Aki Ajo ist, war der Weg zum KTM-Chefbüro auch nicht weit. Dazu hat Miller 2014 mit Aki Ajos KTM-Moto3-Truppe lange Zeit die WM angeführt, bevor die Vertragsverhandlungen zum Direktaufstieg in die MotoGP den damals 19-jährigen Australier mental so durcheinanderbrachten, dass er den Titel an Álex Márquez verlor.

Miller kehrt nun sozusagen gereift nach Hause. KTM-MotoGP-Teamchef Francesco Guidotti war lange Zeit seine Vertrauensperson bei Pramac-Ducati, er hat auch mit vielen anderen aus dem MotoGP-Aufgebot der Österreicher schon früher zusammengearbeitet. Miguel Oliveira gibt nun offen zu, dass er um den wohl frei werdenden Platz bei Gresini verhandelt. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM
Endlich kann der Sachsenring wieder von den Zuschauern eingenommen werden. Für den Grand Prix am Wochenende sind viele Tickets zwar ausverkauft, es sind aber noch welche zu haben. Tageskarten gibt es für den Freitag schon ab 29 Euro, das Wochenendticket kostet zwischen 99 und 192 Euro. Info: www.adac-motorsport.de/motogp-sachsenring/tickets

MOTOGP
Jorge Martíns Nervenoperation am rechten Unterarm verlief gut, der Pramac-Ducati-Pilot ist zuversichtlich, dass er schon auf dem Sachsenring auf einem noch höheren Niveau fahren kann als in Barcelona, wo er aufs Podest fuhr. Ob Takaaki Nakagami für fit befunden wird, muss sich am Donnerstag bei der ärztlichen Untersuchung zeigen. Für Marc Márquez wird wieder Stefan Bradl einspringen.

MOTO2
Schreckmoment für Arón Canet: Der Pons-Pilot und derzeitige WM-Dritte wurde als Passagier im Auto zusammen mit seiner Freundin in einen Verkehrsunfall verwickelt, der mit einem Krankenhausaufenthalt endete. Canet postete auf seinen Social-Media-Kanälen aber Entwarnung, seiner Teilnahme beim Sachsenring-Grand-Prix am Wochenende steht nichts im Weg.

Vorschau GP Deutschland

ZEITPLAN

GP von Deutschland/Sachsenring (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 17. Juni 2022

Zeit	Klasse	Session
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 18. Juni 2022

Zeit	Klasse	Session
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 19. Juni 2022

Zeit	Klasse	Session
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 27 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 28 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 30 Rdn.

STATISTIK

GP von Deutschland/Sachsenring

Sieger 2021
Moto3: Pedro Acosta (E), KTM
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2021
Moto3: Filip Salac (CZ), Honda, 1.26,913 (= 152,0 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.23,723 (= 158,4 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.20,236 (= 164,7 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.27,033 (= 151,8 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex , 1.23,767 (= 158,4 km/h)
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.21,701 (= 161,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Can Öncü (TR), KTM, 1.26,714 (= 152,4 km/h) (2019)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex , 1.23,767 (= 158,4 km/h) (2021)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.21,228 (= 162,6 km/h)(2019)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	147
2.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	125
3.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	94
4.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	91
5.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	81
6.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	73
7.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	69
8.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	69
9.	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	65
10.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	60

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	133
2.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	117
3.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	109
4.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	96
5.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	89
6.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	86
7.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	75
8.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	65
9.	Jorge Navarro (E)	Flexbox HP40	Kalex	58
10.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	55

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Sergio Garcia (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	150
2.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	134
3.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	103
4.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	95
5.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	82
6.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	75
7.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	71
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	70
9.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	62
10.	Riccardo Rossi (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	47

Da kommt Freude auf: Álvaro Bautista feierte mit den italienischen Fans zwei überlegene Siege

Bautista glüht rot

DUCATI

Ducati-Werkspilot Álvaro Bautista war in Misano eine Klasse für sich. Mit zwei Siegen setzte er sich an der WM-Spitze ab. Weltmeister Toprak Razgatlioglu feierte im Superpole-Race seinen ersten Sieg in diesem Jahr.

Von: **Imre Paulovits**

In der Ducati-Box sah man glückliche Gesichter. Álvaro Bautista fuhr auf der Strecke in einer eigenen Klasse, er lag bei diesem zweiten Rennen weit vorneweg. CEO Claudio Domenicali und Ducati-Corse-Boss Gigi Dall'Igna fiel ein Stein vom Herzen. Seit 2021 rennen die einstigen Dauerabonnenten des Superbike-WM-Titels der höchsten Krone im seriennahen Motorradsport nach, und nach dem misslungenen Versuch mit Álvaro Bautista und der Panigale V4 R 2019 ist der kleine Spanier wieder dort, wo er es damals war, bevor er unter der mentalen Kraft von Jonathan Rea einbrach. „Ich bin jetzt ein viel gereifterer Fahrer", gibt Bautista selber zu. „Damals bin ich nur von einem Sieg zum nächsten gehetzt, habe mir zu wenige Gedanken gemacht. Heute sehe ich die WM als Ganzes, habe mehr Erfahrung mit dem Superbike, und so kommen die Siege viel bewusster. Ich weiß auch, wann ich nachgeben muss."

Die Ducatis waren in Misano immer schnell, das Werk liegt nur 140 Kilometer entfernt, es gibt unzählige Daten aus mehr als 30 Jahren Superbike-Einsatz. Doch dass Bautista bei der sommerlichen Hitze so aufblühte, hatte für ihn einen anderen Grund: „Wir haben vor der Saison zwei Tage hier getestet. Aber als wir am Freitag ankamen, wollte das Motorrad nicht funktionieren. Da haben wir alles auf die Werte vom Test zurückgebaut, und ich hatte plötzlich das Gefühl für das Motorrad, was ich immer gesucht habe. Jetzt wissen wir, was wir seither falsch gemacht haben. Jetzt sollte das Motorrad überall funktionieren."

Sieg für Toprak

Aber kampflos ging es nicht. Jonathan Rea hielt genauso rein wie bei den bisherigen Läufen, und auch Weltmeister Toprak Razgatlioglu wehrte sich gegen den Spanier. Das Superpole-Race ging gar an den Türken, der so erstmals in diesem Jahr gewinnen konnte. „Ich habe den alten SCX-Reifen verwendet, der hat bei mir am besten funktioniert", so der Weltmeister. „Der hatte bei der Hitze aber schon nach sechs Runden einen Drop. Im Superpole-Race hat das gereicht, über die volle Distanz nicht mehr." Jonathan Rea fiel im zweiten Rennen sogar hinter Michael Ruben Rinaldi zurück. „Das war das Maximum, das ich hier rausholen konnte. In Donington sollte die Strecke wieder zu unseren Gunsten sein", fasste der Nordire knapp zusammen. Rinaldi sah diesen Podestplatz als Erlösung. „Hier hat mein Motorrad endlich funktioniert", so der Ducati-Werkspilot. „Aber ich muss weiterarbeiten und sehen, dass ich Bautista weiter näherkomme. Er macht noch immer Dinge, an die ich nicht einmal denken kann." ■



DUCATI

Zwei starke Fahrer: Bautista (#19) und Superpole-Sieger Razgatlioglu



KAWASAKI

Michael Ruben Rinaldi (r.): Daheim zweimal auf dem Podest

Supersport-WM

Aegerter im Doppel

Dominique Aegerter feierte in Misano zwei weitere Siege, wenn einen auch am grünen Tisch. Der Konkurrenz geht langsam die Moral gegen den Schweizer WM-Leader aus.

Von: **Imre Paulovits**

In Misano wartete eine ganze Schar italienischer Supersport-Piloten auf Weltmeister Dominique Aegerter, und der Fan-Auflauf, der um den Transporter von Baldassarri stattfand, erinnerte an die MotoGP-Zeiten von Valentino Rossi. Doch Aegerter zeigte mit der Pole-Position mit neuem Rundenrekord, dass der Sieg trotzdem über ihn gehen wird. Im ersten Rennen setzte sich Ducati-Werkspilot Nicolò Bulega zunächst weit vorne ab, doch Aegerter holte ihn wieder ein. Während der Schweizer die Ducati von hinten studierte, holte auch Lorenzo Baldassarri die beiden ein. In der letzten Runde drückte sich Aegerter in Führung, Baldassarri setzte ihm nach und überholte ihn. Aegerter schaffte es nicht, ihn bis zum Zielstrich zu überholen, doch dann wurde der Italiener wegen Überfahrens der Streckenbegrenzung in der letzten Runde um eine Position nach hinten versetzt, und Aegerter konnte seinen sechsten Sieg in Folge feiern.

Im zweiten Rennen führte Baldassarri dann lange, doch Aegerter konnte seine Reifen besser schonen und hängte den Lokal-Helden wieder ab. Bulega sah ziemlich verloren aus, als er nach der Ursache suchte, warum er wieder nur Dritter geworden ist. Aegerter war hingegen zufrieden. „Unsere Arbeit hat sich ausgezahlt. Wir hatte auch die Hitze im Griff“, so der Schweizer. ■



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter (#77) vor Lokalmatador Lorenzo Baldassarri

Superbike-WM

Hitze des Gefechts

In Misano fiel es den BMWs zunächst schwer, an das Tempo der Spitze anzuschließen. Aber im zweiten Rennen lagen alle vier werksunterstützten Motorräder der Münchner in den Punkten.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich war Scott Redding mit seiner Rennpace recht zufrieden. Allerdings hatte er Probleme beim Start, fiel zurück und musste sich jeweils wieder nach vorn arbeiten. In der Superpole hatte der Brite Startplatz 9 geholt, in den Rennen waren es die Positionen 10, 11 und 9. „BMW hatte hier im vergangenen Jahr ein schwieriges Wochenende“, so Redding. „Also sind wir hierhergekommen und haben es ein bisschen als Test genutzt. Platz 6 oder 7 wäre ohne die schlechten Starts trotzdem möglich gewesen.“ Ilya Mikhalchik, der in Misano den verletzten Michael van der Mark vertrat, hatte zunächst Probleme, auf die Pace zu kommen, machte dann aber kontinuierlich Fortschritte und wurde im Superpole-Race und im zweiten Rennen jeweils 15. Loris Baz und Eugene Laverty vom Bonovo action Team konnten zwar in beiden Hauptrennen punkten. Baz wurde im zweiten Rennen Zehnter, im ersten Rennen war er wegen Kupplungsproblemen auf den 15. Rang zurückgefallen. ■



BONOVO ACTION

Loris Baz (#76): Im ersten Rennen wurde der Franzose Zehnter

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Pirelli hatte für Misano neben dem Standard-SCX zwei weitere Varianten des weichen Reifens dabei. „Wir haben eine gestiegene Nachfrage nach den weichen Reifen festgestellt, so haben wir zwei neue Konstruktionen gebracht. Weil wir uns nach den Tests nicht sicher waren, welche bei den Teams besser funktionieren, haben wir beide gebracht“, erklärte Rennleiter Giorgio Barbier. Bautista fuhr am Samstag die eine, Rea die andere neue Version, Razgatlioglu vertraute auf die frühere Variante. Am Sonntag fuhr Rea die Wahl von Bautista, bei ihm funktionierte sie aber nicht. In Zukunft soll die Auswahl wieder abgespeckt werden.

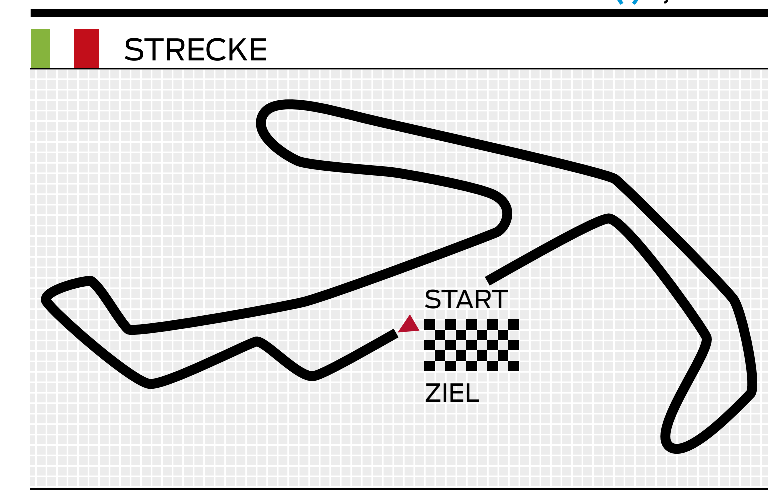
SUPERBIKE-WM
Xavi Vierge stürzte im zweiten Rennen nach einer Berührung in der schnellen Curvone bei weit über 200 km/h. Der Honda-Werkspilot brach sich den dritten Mittelhandknochen, das Kopfbein und das Hakenbein im Handgelenk rechts. Am Donnerstag soll er operiert werden. „Bei dem Tempo kann ich froh sein, dass nicht mehr passiert ist“, weiß der Spanier.

SUPERSPORT-300-WM
Mateo Vannucci gewann das erste Rennen vor WM-Leader Álvaro Diaz, doch dann stürzte der Italiener im Warm-up und konnte am zweiten Rennen nicht teilnehmen. Diaz gewann vor dem Japaner Yuta Okaya. Die Deutschen sorgten für ein gewaltiges Finale. Dirk Geiger, der sich auf seine SKM-Kawasaki eingeschossen hat und im ersten Rennen Siebter wurde, war in der letzten Runde in der Spitzengruppe. In den letzten Kurven vor dem Ziel überholte Lennox Lehmann mit seiner KTM ein halbes Dutzend Gegner und war so vom 20. Startplatz als Fünfter abgewunken worden. Weil er aber in der letzten Runde die Streckenbegrenzung überfuhr, wurde er um einen Platz zurückversetzt. P5 ging so an Dirk Geiger.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Bautista	1.33,328
2.	Razgatlioglu	1.33,465
3.	Rea	1.33,518
4.	Lowes	1.33,669
5.	Rinaldi	1.33,674
6.	Locatelli	1.33,949
7.	Vierge	1.33,991
8.	Lecuona	1.33,999
9.	Redding	1.34,039
10.	Bassani	1.34,117
11.	Gerloff	1.34,514
12.	Baz	1.34,520
13.	Öttl	1.34,530
14.	Tamburini	1.34,654
15.	Nozane	1.34,939
16.	Ponsson	1.34,994
17.	Laverty	1.35,265
18.	Syahrin	1.35,315
19.	Rabat	1.35,420
20.	Ruiu	1.35,462

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	220 Punkte
2.	Rea	184
3.	Razgatlioglu	141
4.	Locatelli	108
5.	Lecuona	99
6.	Rinaldi	92
7.	Lowes	75
8.	Bassani	68
9.	Vierge	63
13.	Öttl	20

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	220 Punkte
2.	Kawasaki	197
3.	Yamaha	171
4.	Honda	105
5.	BMW	71

ERGEBNIS 1. RENNEN

Misano (I) – 11. Juni 2022 10. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km; 25 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	33.14,66 min	1.34,221	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+5,128 s	1.34,481	20
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+8,289 s	1.34,808	16
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+10,415 s	1.34,806	13
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+11,888 s	1.34,795	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+13,320 s	1.34,921	10
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+14,396 s	1.35,054	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+14,775 s	1.35,053	8
9.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+19,968 s	1.35,089	7
10.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+26,408 s	1.35,341	6
11.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	21	+45,969 s	1.36,034	5
12.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+40,510 s	1.36,083	4
13.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	21	+41,695 s	1.36,367	3
14.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+44,271 s	1.36,216	2
15.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+45,068 s	1.35,893	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Misano (I) – 12. Juni 2022 12. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 28 Grad, Asphalt: 45 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	33.12,030	1.34,255	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+7,194 s	1.34,391	20
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+11,119 s	1.34,675	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+14,901 s	1.34,777	13
5.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+18,774 s	1.35,111	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+20,217 s	1.35,246	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+21,149 s	1.34,670	9
8.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+23,533 s	1.35,061	8
9.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+29,638 s	1.35,462	7
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+38,831 s	1.35,663	6
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+40,881 s	1.35,941	5
12.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	21	+41,588 s	1.36,105	4
13.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+43,353 s	1.36,159	3
14.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	21	+43,833 s	1.36,198	2
15.	Ilya Mykhalchyk (UA)	BMW M 1000 RR	21	+43,889 s	1.35,978	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Misano (I) – 12. Juni 2022 11. WM-Lauf; 42,250 km über 10 Rdn. à 4,226 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	15.46,12 min
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+2,087 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+4,975 s
4.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+5,903 s
5.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+7,197 s
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+8,476 s
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+8,749 s
8.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+9,383 s
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+9,566 s
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+12,303 s
11.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+12,400 s
12.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	+19,399 s
13.	Hafizh Syahirin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	+21,834 s
14.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	+22,000 s
15.	Ilya Mykhalchyk (UA)	BMW M 1000 RR	+24,547 s

SUPERSPORT-WM

Misano (I) – 11. Juni 2022 7. WM-Lauf; 76,068 km über 18 Rdn. à 4,226 km; 32 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.34,863 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R6	+0,006 s
3.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+0,080 s
4.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+16,959 s
5.	Stefano Manzi (I)	Triumph Str. Tr. RS	+16,991 s
6.	Yare Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+17,028 s
7.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+17,220 s
8.	Mattia Casadei (I)	MV Agusta F3 675	+22,476 s
9.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+28,004 s
16.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+37,803 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	195 Punkte
2.	Baldassarri	141
3.	Bulega	104
4.	Öncü	80
5.	Van Straalen	63
16.	Hobelsberger	17
19.	Brenner	15

SUPERSPORT-WM

Misano (I) – 12. Juni 2022 8. WM-Lauf; 76,068 km über 18 Rdn. à 4,226 km; 31 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.33,667 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R6	+0,338 s
3.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+6,460 s
4.	Stefano Manzi (I)	Triumph Str.Triple RS	+7,824 s
5.	Can Alexand. Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+10,379 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+11,024 s
7.	Yare Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+11,383 s
13.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+28,862 s
17.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+33,757 s
22.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+38,811 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	200 Punkte
2.	Ducati	114
3.	Kawasaki	96
4.	Triumph	65
5.	MV Agusta	58

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I) – 11. Juni 2022 7. WM-Lauf; 63,390 km über 15 Rdn. à 4,226 km; 32 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	27.33,562 min
2.	Álvaro Diaz (E)	Yamaha YZF-R3	+0,020 s
3.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,465 s
4.	Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	+0,556 s
5.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+7,575 s
6.	Inigo Iglesias Bravo (E)	Kawasaki Ninja 400	+8,260 s
7.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+8,294 s
8.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+8,449 s
9.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+8,752 s
10.	Ruben Buman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+8,827 s

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I) – 12. Juni 2022 8. WM-Lauf; 63,390 km über 15 Rdn. à 4,226 km; 31 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 46 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Diaz (E)	Yamaha YZF-R3	27.46,785 min
2.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+0,408 s
3.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,930 s
4.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,933 s
5.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+1,067 s
6.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+1,100 s
7.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+1,191 s
8.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+1,223 s
9.	Ruben Buman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1,404 s
10.	Alfonso Coppola (I)	Yamaha YZF-R3	+1,443 s

WM-STAND FAHRER

1.	Diaz	125 Punkte
2.	Garcia	105
3.	Di Sora	101
4.	Steeman	96
5.	Okaya	92
8.	Lehmann	69
13.	Geiger	35

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	177 Punkte
2.	Kawasaki	157
3.	KTM	69

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Marcel Brenner sorgte mit dem neunten Platz im ersten Rennen für Aufsehen, und nach dem 13. Platz im zweiten Rennen führt er nun die WorldSSP Challenge an. „Die Saison hat nicht leicht angefangen, aber an diesem Wochenende haben wir mit dem Team einen Schritt nach vorn gemacht“, freute sich Brenner. „Top-10-Plätze waren das Ziel, das haben wir hier im ersten Rennen nun erreicht. Mit meinem erfahrenen Teamkollegen Kyle Smith komme ich sehr gut aus, wir können uns gut austauschen und kommen so auch voran. Ich hoffe, dass wir den Weg finden, gemeinsam und noch weiter nach vorn zu kommen.“

Superbike-WM

Philipp Öttl zeigt eiserne Härte

Drei Wochen nach seiner Schlüsselbein-OP zeigte Philipp Öttl ein heroisches Wochenende. Er war gleich richtig schnell, am Ende biss er sich mit einem völlig neuen Motorrad zu fünf WM-Punkten durch.

Von: **Imre Paulovits**

Puh! Drei Wochen nach seinem Schlüsselbeinbruch in der Hitze von Misano beim Heim-GP seines Teams anzutreten, war wahrlich kein Ferienausflug für Philipp Öttl. Der deutsche Ducati-Pilot zeigte auch gleich im ersten Training, dass er nicht für Ferien an die Adria gereist war. Gleich im ersten freien Training lieferte er die neuntschnellste Zeit ab und verlor nur eine Sekunde auf Weltmeister Toprak Razgatlioglu. Am Freitagnachmittag machte er es noch besser und war nun Fünftschnellster, weniger als eine halbe Sekunde hinter Ducati-Werkspilot Álvaro Bautista, der hier die Messlatte legte. Und am Samstagmorgen war der GoEleven-Pilot die Sensation schlechthin: Drittschnellster, bester Nichtwerksfahrer und nur noch eine Viertelsekunde hinter Bautista. „Es hat mich schon überrascht, wie gut es am Freitag gleich ging“, freute sich Öttl. „Wir waren hier testen, und die Bedingungen waren ähnlich. Zu Beginn des Rennwochenendes hatte ich auch noch richtig Kraft. Aber ab Samstag habe ich gemerkt, dass das Ganze schon extrem viel Kraft kostet.“

In der Superpole schaffte Öttl die 13. Zeit, doch im ersten Rennen stürzte er. „Ich habe etwas zu spät gebremst, bin von der sauberen Linie abgekommen, und da ist mir das Vorderrad eingeklappt“, gestand Öttl. „Zum Glück war es die andere Seite, nicht die mit dem operierten Schlüsselbein. Aber schade, die Top 10 wären drin gewesen.“

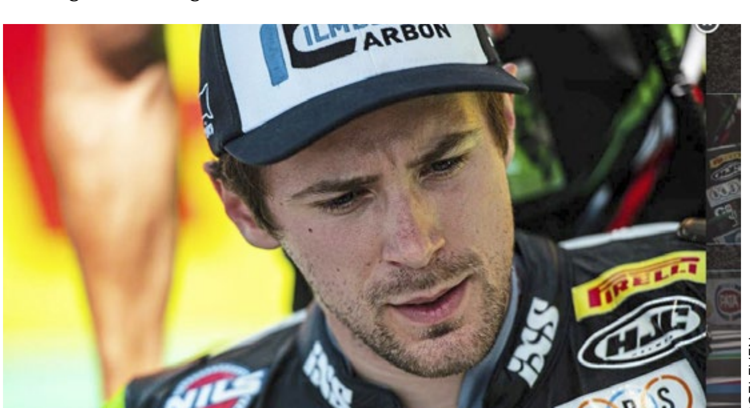
Im Superpole-Race musste Öttl an die Box. „Wir hatten nach dem Sturz den Motor getauscht, aber dann habe ich plötzlich nicht mehr schalten können, wie sich herausgestellt hat, war die Schaltgabel verbogen.“ Das Team baute sicherheitshalber für das zweite Rennen das Reservemotorrad auf, das laut Reglement nur in Teilen in der hinteren Box stehen darf. „Das war dann praktisch ein völlig unbekanntes Motorrad, denn in der kurzen Zeit bekommt man es nie so hin wie das ursprüngliche.“ Öttl biss sich aber durch und wurde als 11. mit fünf WM-Punkten belohnt. Seine Crew gab ihm stehende Ovationen, als er in die Box kam.

„Ich habe mir nur leichte Schmerzmittel geben lassen. Sieben Runden vor Schluss wurden die Schmerzen so unerträglich, dass ich gedacht habe, ich schaffe es nie bis zum Ziel. Aber ich habe auf die Zähne gebissen, und es war einfach schön, angekommen zu sein.“ ■



GOELEVEN

Philipp Öttl: Noch verletzt im dritten freien Training Drittschnellster!



GOELEVEN

Schmerzen und Kraftverlust zeigten sich während des Wochenendes deutlich



Feiertag für Senna Agius (#81), aber Lukas Tulovic (#3) bleibt EM-Leader

CEV

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Keine Maschine

Doppelsiege in den beiden großen Klassen und ein Herzschlagfinale im Talent Cup. Moto2-EM-Titelfavoriten Lukas Tulovic musste sich in der dritten Saisonrunde geschlagen geben, aber das hatte seinen Grund und einen Sinn.

Von: **Anke Wieczorek**

Es hätte ewig so weitergehen können, doch nach drei Siegen in Folge endete auf dem Circuit Barcelona-Catalunya der Höhenflug von Lukas Tulovic in der Moto2-EM. Die Siege purzeln nicht einfach aus der Tasche, gleich gar nicht auf diesem Level. „Wir können nicht davon ausgehen, dass er jetzt permanent gewinnt", wiegelt sein Teammanager Dirk Reissmann vom Liqui Moly Intact JuniorGP Team auch sofort überzogene Anforderungen an den 21-jährigen Eberbacher ab. Das erste Rennen gipfelte in einem beherzten Finale zwischen Polesetter Tulovic und dem Australier Senna Agius. Tulovic hatte größtenteils geführt. Durch einen unglücklichen Rutscher in der letzten Runde musste er aber einen weiten Bogen fahren. Agius nutzte den Fehler schamlos aus und brachte seinen ersten Sieg ins Ziel. Tulovic wurmte das zwar mächtig, aber im zweiten Lauf sollte es noch schlimmer kommen, als ihn Grip-Probleme überrumpelten. Das Resultat: Lauf-Zweiter mit zwölf Sekunden Rückstand auf den erneuten Sieger Senna Agius. Das Team in der Box war geschockt, doch Tulovic war einfach kein Risiko eingegangen. „Er hat einen komfortablen Vorsprung in der Gesamtwertung und verwaltet eigentlich keine Punkte, aber diesmal hat er sich für eine sichere Variante entschieden", meint Reissmann.

Im Moto3-JuniorGP fährt die Spitze fast Rundenzeiten auf WM-Niveau. Der Schweizer Noah Dettwiler ergatterte Punkte. Philipp Tonn kam im ersten Rennen zu Sturz, als vor ihm ein Konkurrent per Highsider abflog. Der Oberösterreicher Jakob Rosenthaler verbesserte sich fortlaufend und verringerte im zweiten Rennen den Abstand zur Spitze. Viel mehr geht nicht im ersten Jahr. Während die Spanier ihre Rennstrecken schon im Kindesalter blind kennen, war der Circuit Barcelona-Catalunya für Rosenthaler Neuland. „Uns fehlt die Basis-Ausbildung", springt Reissmann für die deutschsprachigen Teenies in die Bresche. „In Nordeuropa müssten die Juniorklassen stärker werden. Bei den Spaniern und Italienern ist viel mehr Dampf dahinter." Im European Talent Cup geben sich die 13- bis 16-jährigen Spanier die Klinke in die Hand und liefern sich feinste Gefechte. Talentscouts können es sich leisten, beliebig auszusieben. Dass es sich aber lohnen kann, auch an einem Fahrer festzuhalten und ihm eine zweite Chance zu geben, zeigt das Beispiel Tulovic. ■



CEV

Das dichte Feld des Moto3-JuniorGP

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Brian Uriarte (E)	Honda	28.16,430 min
2.	Joel Esteban (E)	Honda	+0,014 s
3.	Máximo Martinez (E)	Honda	+1,514 s
4.	Jesus Rios (E)	Honda	+1,624 s
5.	Guido Pini (I)	Honda	+1,695 s
6.	Dodó Boggio (I)	Honda	+1,702 s



CEV

Der 16-jährige Spanier José Antonio Rueda führt nach drei Siegen in Folge den Moto3-JuniorGP an

CUP-STAND

1.	Esteban	95
2.	Pini	73
3.	Danish	49
4.	Salmela	49
5.	Boggio	46
6.	Uriarte	45
7.	Martinez	41

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex	29.43,584 min
2.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+0,668 s
3.	Alex Escrig (E)	Kalex	+22,607 s
4.	Alex Toledo (E)	Kalex	+27,837 s
5.	Roberto Garcia (E)	Kalex	+34,246 s
22.	Nicolas Czyba (D)	Yamaha	+1.43,140 min

MOTO 2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex	29.47,122 min
2.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+12,132 s
3.	Alex Toledo (E)	Kalex	+24,368 s
4.	Alex Escrig (E)	Kalex	+26,085 s
5.	Miguel Pons (E)	Brevo	+26,181 s
27.	Kevin Orgis (D)	Yamaha	+1 Runde

EM-STAND

1.	Tulovic	115
2.	Agius	90
3.	Escrig	74
4.	Toledo	66
5.	Rato	51
21.	Czyba	9
24.	Orgis	4

JUNIORGP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	José Antonio Rueda (E)	Honda	29.18,524 min
2.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	+11,364 s
3.	Filippo Farioli (I)	GasGas	+11,466 s
4.	Àngel Piqueras (E)	Honda	+11,715 s
22.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+42,706 s
24.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+42,741 s

JUNIORGP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	José Antonio Rueda (E)	Honda	29.31,508 min
2.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	+8,161 s
3.	Filippo Farioli (I)	GasGas	+8,586 s
15.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+34,284 s
17.	Philipp Tonn (D)	KTM	+35,261 s
20.	Jakob Rosenthaler (A)	KTM	+37,268 s

WM-STAND

1.	Rueda	108
2.	Salvador	69
3.	Azman	62
4.	Alonso	61
5.	Farioli	60
6.	Piqueras	57
24.	Dettwiler	3

101. Tourist Trophy

Hickman, Dunlop und Birchalls siegen weiter


GOLDSMITH

Peter Hickman: Vier TT-Siege in einem Jahr, drei davon mit BMW M 1000 RR

Auch in der zweiten TT-Woche gingen alle Siege an Peter Hickman, Michael Dunlop und die Birchall-Brüder. Hickman gewann neben der BMW auch mit der Paton, Dunlop ist bei 21 Siegen.

Von: **Toni Börner**

Das Hauptrennen, die Senior-TT, wurde schließlich auf Samstag verlegt, das hinderte Peter Hickman aber nicht daran, seinen vierten Sieg in diesem Jahr zu holen. Lediglich auf der ersten Runde hatte Kawasaki-Pilot Dean Harrison im ersten Sektor vom Grandstand nach Glen Helen kurzzeitig die Führung inne. Dann übernahm der 35-jährige Brite aus Louth in Lincolnshire das Zepter und setzte sich ab. Die Führung lag zwischenzeitlich bei fast 20 Sekunden. Harrison konnte zwar ab und an wieder ein paar Sekunden abknabbern, war aber von der ersten Runde an gehandicapt, als ihm eine Möwe die Verkleidungsscheibe durchschlagen hatte. Er wurde am Ende Zweiter vor Local Hero Connor Cummins. „Was für eine Woche", grinste Hickman im Parc fermé. „Meine BMW war heute unglaublich. Ich habe sie so gut es ging geschont, beim Burnout im Parc fermé ist sie dann kaputtgegangen." Hickman gewann damit mit der M 1000 RR alle „großen" Rennen bei der diesjährigen TT: Superbike, Superstock und die Senior-TT, dazu gewann er die Twins mit einer Paton.

Fünf Tote

Doch neben dem strahlenden Sieger gab es insgesamt fünf Tote in diesem Jahr: Mark Purslow, Davy Morgan (bei seinem 80. TT-Rennstart), Cesar Chanal und das Vater-Sohn-Seitenwagen-Duo Roger und Bradley Stockton. Tragischerweise hatten die Sidecar-Piloten Cesar Chanal und Oliver Lavorel ihre Hundemarken mit den Erkennungsdaten vertauscht, sodass zunächst „der Falsche" für tot erklärt wurde. Erst vier Tage später wurde klar, dass Chanal am Unfallort bei Ago's Leap verstorben war, Lavorel ist in kritischem Zustand im Krankenhaus von Liverpool. Roger und Bradley Stockton verunglückten am Freitag an der gleichen Stelle und waren sofort tot. Das Seitenwagen-Rennen, welches eh schon von drei auf zwei Runden eingekürzt worden war, wurde abgebrochen und nach einer Runde gewertet.

Die Senior-TT wurde wegen Regens auf den Samstag verschoben, doch da hätten die Marshalls zunächst nicht gereicht. Doch viele blieben auf der Insel, und erfahrene Zuschauer des TT-Rennens sprangen als Marshalls ein – zum Beispiel der Deutsche „Wheelie Konni" Konrad Ammenhäuser.

Julian Trummer beendete die Senior-TT auf dem 17. Rang, klagte aber über die erschwerten Bedingungen durch Wind. „Es war zu keinem Zeitpunkt eine Freude, auf dem Motorrad zu sitzen. Es war ein Kampf gegen das Bike und die Bedingungen – und das 365 Kilometer lang", sagte er. David Datzer wurde 19. „Hammermäßig, absolut geil – ich kann es gar nicht fassen", sagte der Bayer. „Ich hatte keine Schmerzen im Arm, das hat gepasst."

Michael Dunlop gewann auch das zweite Supersport-Rennen – vor Hickman und Harrison. Im Supertwin-Rennen lag Dunlop lange in Führung, schied dann aber aus. Damit ging der Sieg an Hickman vor Lee Johnston und Paul Jordan. Bei den Seitenwagen gewannen Tom und Ben Birchall. ■


KNEEN

Michael Dunlop: Mit 21 TT-Siegen kommt er den 26 seines Onkels immer näher


KNEEN

Birchall/Birchall: 11. Seitenwagen-Sieg

RENNERGEBNISSE TOURIST TROPHY 2022

Supertwin (8. Juni 2022, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Hickman (GB)	Paton	56.35,517 min
2.	Lee Johnston (GB)	Aprilia	+1.49,281 min
3.	Paul Jordan (GB)	Kawasaki	+2.12,538 min
4.	Pierre Yves Bian (F)	Paton	+2.19,452 min
5.	Michael Rutter (GB)	Paton	+2.25,452 min
6.	Rob Hodson (GB)	Kawasaki	+2.27,055 min
21.	Julian Trummer (A)	Kawasaki	+6.44,758 min

Supersport 1. Rennen (10. Juni 2022, 121,450 km, 2 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael Dunlop (GB)	Yamaha	35.29,154 min
2.	Peter Hickman (GB)	Triumph	+3,298 sec
3.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+24,646 sec
4.	Davey Todd (GB)	Honda	+42,212 sec
5.	Jamie Coward (GB)	Yamaha	+48,673 sec
6.	Connor Cummins (GB)	Honda	+53,865 sec
22.	Julian Trummer (A)	Yamaha	+2.53,779 min

Sidecar 1. Rennen (10. Juni 2022, 60,725 km, 1 Runde à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB)	LCR-Honda	19.16,699 min
2.	Peter Founds/Jevan Walmsley (GB/GB)	LCR-Honda	+2,313 sec
3.	Ryan Crowe/Callum Crowe (GB/GB)	LCR-Honda	+4,977 sec
4.	Dave Molineux/Daryl Gibson (GB/GB)	DMR 890	+16,699 sec
5.	Harry Payne/Mark Wilkes (GB/GB)	LCR-Yamaha	+1.05,152 min
6.	Lee Crawford/Scott Hardie (GB/GB)	LCR-Suzuki	+1.05,854 min
7.	Paul Leglise/Melanie Farnier (F/F)	LCR-Honda	+1.06,398 min

Senior-TT (1. Juni 2022, 364,350 km, 6 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	1:44.01,236 h
2.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+16,463 sec
3.	Connor Cummins (GB)	Honda	+33,150 sec
4.	Davey Todd (GB)	Honda	+35,977 sec
17.	Julian Trummer (A)	BMW	+7.40,345 min
19.	David Datzer (D)	BMW	+8.10,745 min
23.	Lukas Maurer (CH)	Kawasaki	+10.29,093 min

Ago Nazionale wird 80

Mit seinen 15 WM-Titeln und 122 GP-Siegen ist Giacomo Agostini bis heute der erfolgreichste Rennfahrer aller Zeiten. Am Donnerstag, dem 16. Juni, wird er 80 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Seine Aura ist bis heute unverändert: Wo immer Giacomo Agostini auftaucht, überstrahlt er alle. Sein gutes Aussehen ist ihm auch im Alter geblieben, und wenn er dann auf eine der Dreizylinder-MV-Agustas steigt, die ihm 12 seiner 15 WM-Titel beschert haben, wird eine Legende lebendig, die die Fans noch mehr in seinen Bann zieht als zu seiner aktiven Zeit.

Diesen kleinen, handlichen Dreizylinder hatte sich der Rennverrückte Graf Domenico Agusta speziell für ihn erträumt. Agostini war zuvor auf der Morini zweimal italienischer Meister. Sein Vater arbeitete im hohen Staatsdienst und wollte eigentlich nicht, dass sein ältester Sohn Motorradrennen fuhr. Aber Giacomo war einfach zu gut, und irgendwann gab seine Familie nach. „Ago" gewann gleich bei seinem Debüt mit der brandneuen 350er-Dreizylinder-MV-Agusta 1965 auf dem Nürburgring und unterlag auch in der Weltmeisterschaft nur knapp Jim Redman auf der Vierzylinder-Honda. Auch auf der großen alten Vierzylinder-MV-Agusta machte er eine gute Figur, wurde ebenfalls Vizeweltmeister hinter seinem Teamkollegen Mike Hailwood.

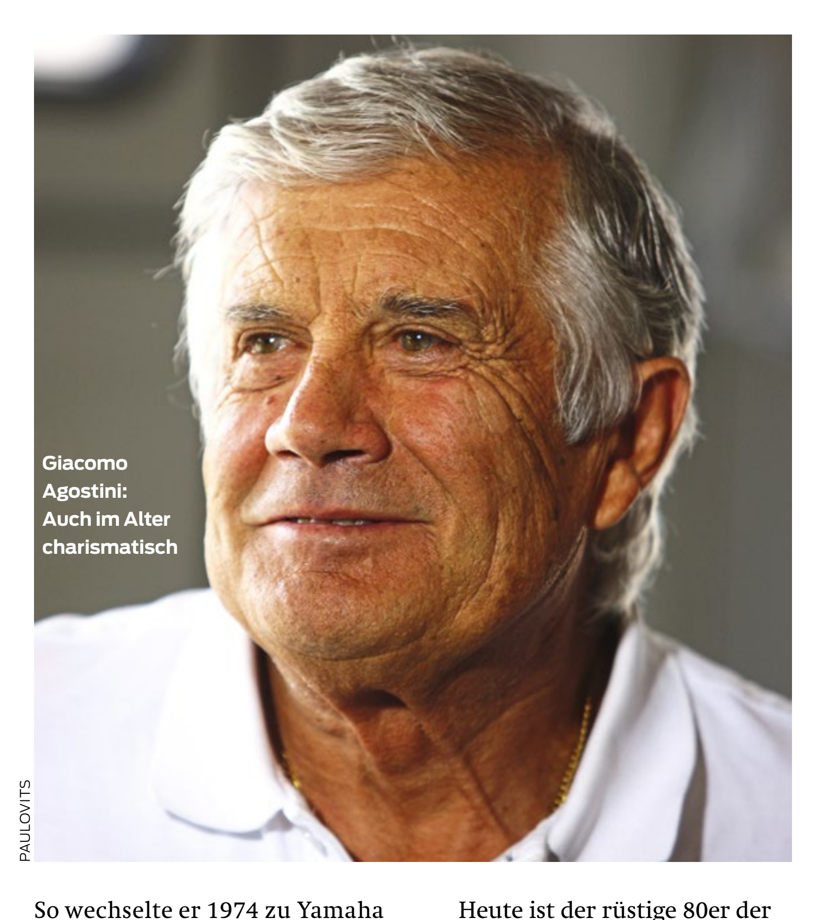
Kampf der Titanen

Als Hailwood 1966 zu Honda wechselte, konzentrierte sich die gesamte MV-Streitmacht auf Ago. Als man in Hockenheim sah, wie überlegen die neue 500er Honda der mittlerweile in die Jahre gekommenen Vierzylinder-MV-Agusta war, kombinierte man kurzerhand die Kurz- und die Langhub-350er zu einer 377er, und Ago wurde mit ihr Zweiter hinter Jim Redman, genau wie in Assen. Als Redman im Regen von Spa stürzte und sich den Ellbogen brach, holte Ago den ersten 500er-Sieg. Und obwohl Honda mit Mike Hailwood alles dransetzte, ihn einzuholen, hielt Ago mit der nun auf 426 ccm erweiterten Dreizylinder dagegen, gewann noch einmal in Imatra, und als Hailwood in Monza der Motor einging, wurde er mit einem weiteren Sieg Weltmeister.

Im Jahr darauf war die Dreizylinder auf volle 500 ccm angewachsen, und die beiden Ausnahmetalente lieferten sich mit der handlichen MV und der bärenstarken Honda eine titanische Schlacht um den Titel. Am Ende waren sie punktgleich, hatten beide fünf Siege und zwei zweite Plätze, Ago hatte einen dritten Platz mehr und wurde erneut Weltmeister. Als sich Honda Ende der Saison zurückzog, blieben Agostini und MV Agusta allein auf weiter Flur. In den nächsten drei Jahren gewannen sie sowohl bei den 350ern als auch den 500ern alle Grands Prix, an denen sie teilnahmen, und die nächsten fünf Jahre alle Titel.

Taktwechsel

Doch jede Ära geht einmal zu Ende. Als Yamaha mit seinen Zweitaktern zum Großangriff startete, hatte Ago gegen Jarno Saarinen auf der Vierzylinder-Yamaha plötzlich keine Chance mehr. Der begnadete Finne starb in Monza, doch Ago hatte mit Phil Read einen unangenehmen Teamkollegen bekommen, der ihm den 500er-Titel entriss.



Giacomo Agostini: Auch im Alter charismatisch

PAULOVITS

So wechselte er 1974 zu Yamaha und focht nun gegen seinen alten Arbeitgeber. Doch ein Armbruch in Schweden beendete seine Titeljagd. 1975 drehte Ago den Spieß um und wurde erster 500er-Weltmeister mit einem Zweitakter. Yamaha zog sich danach zurück, Agostini stellte ein Rekord-Budget zusammen und ließ die MV Agusta weiterentwickeln. Doch die Tage des Vierzylinders waren gezählt. Ein Sieg bei den 350ern in Assen und einer zum WM-Finale bei den 500ern auf dem Nürburgring beschlossen seine legendäre Ära.

1977 versuchte es Ago noch einmal mit Yamaha, dann machte er im Automobilsport weiter. 1983 wurde er Teamchef des Yamaha-Werksteams und gewann mit Eddie Lawson 1984, '86 und '88 den Titel, 1992 holte er mit dem Amerikaner auf dem Hungaroring den ersten Sieg für Cagiva.

Heute ist der rüstige 80er der wohl gefragteste Gast bei Oldtimer-Rennen und besucht auch regelmäßig die Grands Prix. Herzlichen Glückwunsch, Ago, und bleib uns noch lange erhalten. ■



ARCHIV

Giacomo Agostini und die MV Agusta 3: Ein halbes Jahrzehnt lang ungeschlagen



Giacomo Agostini

Geburtstag: 16. Juni 1942
Geburtsort: Brescia (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

1963:	250 ccm, Morini (-)
1964:	250 ccm, Morini (12.)
1965:	350 ccm, MV Agusta (2.)
	500 ccm, MV Agusta (2.)
1966:	350 ccm, MV Agusta (2.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1967:	350 ccm, MV Agusta (2.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1968:	350 ccm, MV Agusta (1.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1969:	350 ccm, MV Agusta (1.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1970:	350 ccm, MV Agusta (1.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1971:	350 ccm, MV Agusta (1.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1972:	350 ccm, MV Agusta (1.)
	500 ccm, MV Agusta (1.)
1973:	350 ccm, MV Agusta (1.)
	500 ccm, MV Agusta (3.)
1974:	350 ccm, Yamaha (1.)
	500 ccm, Yamaha (4.)
1975:	350 ccm, Yamaha (2.)
	500 ccm, Yamaha (1.)
1976:	350 ccm, MV Agusta (15.)
	500 ccm, MV Agusta (7.)
1977:	350 ccm, Yamaha (16.)
	500 ccm, Yamaha (6.)

Speedway-WM

GP-Challenge komplett

Am Pfingstwochenende hatte sich Kai Huckenbeck als einziger Deutschsprachiger für den Speedway-GP-Challenge qualifiziert. Dabei blieb es auch nach den letzten beiden Qualiläufen.

Von: **Thomas Schiffner**

Ein Pole, ein Schwede, ein Franzose, ein Tscheche, ein Slowake, zwei Briten und ein Däne füllen das Starterfeld des Speedway-GP-Challenge am 20. August, erstmals in Glasgow. Das ergaben die Qualifikationsläufe Nummer 3 und 4 letzten Samstag in Ungarn und der Slowakei: In Nagyhalasz gewann der Pole Dominik Kubera. Der einzige Deutsche Lukas Fienhage war als Zwölfter chancenlos, einen der vier Qualiplätze zu erreichen.

Zeitgleich im slowakischen Zarnovica gewann Lokalmatador Martin Vaculik. Mit dem Slowaken, dem Zweiten Dan Bewley und dem Dritten Robert Lambert war das Podium exklusiv mit aktuellen GP-Fahrern besetzt. Erik Bachhuber war für den noch verletzten Michael Härtel nachnominiert worden. Für den 18-Jährigen war diese Liga noch eine Nummer zu groß – Platz 16.

Für Huckenbeck wird Glasgow eine harte Nummer: Der Werlter trifft dort mit Vaculik, Bewley, Lambert, Fricke, Holder und Thomsen auf sechs GP-Piloten! ■


SCHIFFNER

Sieger in Zarnovica: der Slowake Martin Vaculik

SPEEDWAY-WM-QUALI

	Nagyhalasz (H), 11. Juni	
1.	Dominik Kubera (PL)	13+3 Pkt.
2.	Oliver Berntzon (S)	13+2
3.	David Bellego (F)	12+3
4.	Vaclav Milik (CZ)	12+2
12.	Lukas Fienhage (D)	4

SPEEDWAY-WM-QUALI

	Zarnovica (SK), 11. Juni	
1.	Martin Vaculik (SK)	14 Pkte.
2.	Dan Bewley (GB)	13+3
3.	Robert Lambert (GB)	13+2
4.	Rasmus Jensen (DK)	12
16.	Erik Bachhuber (D)	1

Langbahn-WM-Qualifikation

Die Hummel-Show

Von 23 Startern konnten sich zwölf für den WM-Challenge in Marmande qualifizieren. Drei Deutsche schafften das.

Von: **Thomas Schiffner**

Für die WM-Qualifikation 2023 in Bielefeld nominierte die FIM 25 Fahrer. Um festzustellen, dass sich aufgrund zahlreicher Verletzungen in den letzten Wochen überhaupt nur 23 Starter finden ließen. In den 25 Läufen auf dem Leineweberring überragte Titelverteidiger Romano Hummel, der, nachdem er in seinem dritten Lauf am Start eingeklemmt wurde, nur hier zwei Punkte liegen ließ. Zweiter wurde der Tscheche Martin Malek, der vor allem von der unheimlichen Motopower seines Jawa profitiert. „Ich baue die Basis des Motors, Friedhelm Großewächter sorgt für die Feinheiten", erklärte der ehemalige Jawa-Ingenieur. Stephan Katt (5.) schaffte die Qualifikation direkt. Jörg Tebbe und Christian Hülshorst mussten in ein Stechen gegen Paul Cooper und Chad Wirtzfeld um die Plätze 10 bis 13. Tebbe als Sieger und Hülshorst als Dritter schafften den Sprung unter die ersten zwölf. Jens Bennecker (18.), Danny Maaßen (21.) und Fabian Wachs (23.) allerdings nicht. Am Ende wurden die ersten fünf zur Doping-Kontrolle gebeten. ■


GOFFELMEYER

Stark: Sieger Hummel vor Malek

LANGBAHN-WM-QUALI

	Bielefeld (D), 12. Juni	
1.	Romano Hummel (NL)	18 Pkte.
2.	Martin Malek (CZ)	17+4
3.	Mika Meijer (NL)	17+3
4.	Josef Franc (CZ)	16
5.	Stephan Katt (D)	14
6.	Charlie Powell (GB)	14
10.	Jörg Tebbe (D)	11+4
12.	Christian Hülshorst (D)	11+2
18.	Jens Bennecker (D)	8
21.	Danny Maaßen (D)	4

NACHRICHTEN

TONI BOU GESCHLAGEN

Toni Bou geschlagen – das war die Motorradsportmeldung des Wochenendes. Allerdings nur am Samstag, beim ersten Lauf der Trial-WM-Saison 2022 im spanischen in l'Hospitalet de l'Infant. Bei großer Hitze musste sich der 35-jährige Repsol-Honda-Pilot seinem spanischen Landsmann Jaime Busto (Vertigo) mit 35 zu 29 Punkten geschlagen geben. Dritter wurde mit Miquel Gelabert (GasGas) ein weiterer Iberer. Am zweiten Tag schlug der Rekordchampion zurück: Platz 1 (10 Punkte) vor Busto (11) und Adam Raga (TRRS), der 32 Punkte kassierte. Bou führt die WM-Tabelle punktgleich mit Busto an.

NATIONALS-SIEG FÜR KEN ROCZEN

Kommt Ken Roczen wieder zurück? Der beste Deutsche in der US-Szene, der von vielen schon abgeschrieben wurde, ließ beim dritten Lauf der US-Nationals in Thunder Valley mit dem Tagessieg aufhorchen. Im ersten Moto musste sich der Thüringer noch dem Colorado-Lokalmatador Eli Tomac (Yamaha) geschlagen geben. Lauf 2 gewann der Honda-Pilot vor Teamkollege Chase Sexton und Tomac und war damit Tagessieger. KTM-Werksfahrer Antonio Cairoli mischte in seinem dritten US-Rennen beide Male an der Spitze mit, er kam auf die Plätze 5 und 4. In der Meisterschaft liegt Roczen (129) nur noch fünf Punkte hinter Tabellenführer Sexton (134).

SPEEDWAY OF NATIONS

Promoter Discovery hat die Einteilung für das Speedway of Nations (Esbjerg/DK, 27.–30. Juli) bekannt gegeben: Im ersten Semifinale am 27.07. startet Deutschland gegen Polen, USA, Lettland, Finnland, Australien und die Ukraine. Die ersten drei qualifizieren sich für das Finale am 30. Juli.

Heißer Talkessel



MXGP-Start: WM-Leader Gajser (#243) vor Comeback-Mann Febvre (#3), Jonass (#41) und Jacobi (#29)

WAGNER

Der Slowene Tim Gajser (Honda) feierte beim kurzweiligen GP in Teutschenthal seinen ersten Tagessieg seit Maggiora. Jeremy Seewer (Yamaha) wurde Zweiter und überholte in der WM-Tabelle seinen schwer gestürzten Teamkameraden Maxime Renaux. In der MX2-Klasse feierte Yamaha einen Doppelsieg, Jago Geerts entriss Unglücksrabe Tom Vialle (KTM) das Red Plate.

Von: **Frank Quatember**

Es war heiß, staubig und windig im legendären Talkessel. Das hielt aber die offiziell 20 000 Fans über das Wochenende nicht davon ab, zum einzigen Deutschland-Gastspiel der Motocross-WM zu kommen. Bereits am Samstag war die legendäre Hartbodenstrecke gut besucht. Einziger Wermutstropfen war der schlimme Sturz des WM-Zweiten Maxime Renaux im Qualirennen. Der MX2-Champion brach sich dabei mehrere Wirbel und fällt lange aus.

Tim Gajser gewann überraschend im ersten MXGP-Finale den Start, erst zum zweiten Mal in dieser Saison. Nach selbst kurierter Viruserkrankung war Gajser wie gewohnt das Maß der Dinge und fuhr einen glasklaren Start-Ziel-Sieg auf der Werkshonda nach Hause. Ein ebenfalls toller Start sorgte dafür, dass Husky-Pilot Pauls Jonass Platz 2 vor dem gut aufgelegten Schweizer Seewer belegte. Das Comeback von Romain Febvre nach seinem Beinbruch beim Pariser Supercross im Vorjahr fiel mit Rang 4 glänzend aus. Honda-Pilot Henry Jacobi kämpfte nach Topstart beim Heimspiel verbissen um jeden Zentimeter und rettete Platz 9 über den Zielsprung.

Lauf 2 begann mit einem stürmischen Holeshot von Jeremy Seewer. Tim Gajser schob sich blitzschnell am Spanier Prado (GasGas) vorbei an das Hinterrad von Seewer und machte mächtig

> „Mein erster Holeshot in diesem Jahr! Das war eines meiner besten Rennen. Im Moment passt alles.“
>
> Jeremy Seewer, WM-Zweiter

Druck. Doch der Yamaha-Star hielt tapfer stand und konnte sich mit einer brutal schnellen Startrunde einige Meter absetzen. Pauls Jonass warf noch in Runde 1 mit einem Ausrutscher das mögliche Tagespodium weg.

Tagessieg für Gajser

An der Spitze verwaltete der Bülacher mit Tempo und Können seine Führung, während Tim Gajser nach wenigen Runden etwas Gas herausnahm und Platz 2 verwaltete, der zum Tagessieg reichte. Im Ziel bejubelte Seewer den Laufsieg und Platz 2 in der WM. „Mein erster Holeshot in diesem Jahr! Das war eines der besten Rennen für mich. Im Moment passt alles. Wir haben aber gestern gesehen, wie schnell sich alles ändern kann – und deshalb gute Besserung an meinen Teamkollegen Maxime. Die Strecke hier war enorm trocken und Passieren kaum möglich.“

Dritter im Tagesklassement wurde Jorge Prado, der unzufrieden beklagte: „Die beiden Jungs neben mir waren einfach schneller. Ich muss mich verbessern.“ Die weiteren Plätze belegten Rubén Fernández (Honda) und Kawasaki-Star Romain Febvre.

Drama für Vialle

Durch seinen Tagessieg und das Aus für Renaux konnte Tim Gajser seinen Vorsprung in der WM-Tabelle komfortabel auf mehr als 100 Punkte ausbauen. Henry Jacobi begann stark im zweiten Lauf, musste aber nach Rennhälfte den Bedingungen und seiner Leistung im ersten Finale Tribut zollen und belegte einen guten Rang 10 beim mitteldeutschen Klassiker.

Natürlich ging der Startsieg im ersten Umlauf der kleinen Klasse an KTM-Pilot Tom Vialle, der hoch motiviert bereits in den

ersten Runden einen Vorsprung herausfuhr. Titelkontrahent Jago Geerts hing dagegen rundenlang hinter seinem Teamkollegen Thibault Benistant fest und konnte den starken Franzosen erst zur Rennhälfte mit einem cleveren Manöver auf der Außenbahn überwinden. Leider zu spät, denn obwohl Tom Vialle in der Schlussrunde noch ein Fehler unterlief, reichte die Zeit für den Belgier nicht mehr, um in Schlagdistanz zu kommen.

Auch in Lauf 2 konnte niemand den nächsten Holeshot von Vialle verhindern, doch diesmal drückte Landsmann Benistant hart aufs Tempo und übernahm nach wenigen Kurven die Führung. Vialle war kurz beeindruckt, blieb aber in Sichtweite. Auf Rang 3 folgte Jago Geerts und hatte somit beste Sicht auf das Drama in Runde 5. Vialle ging nach einem Sprung wohl der Motor aus und der Franzose versuchte ebenso verzweifelt wie vergebens die Factory-KTM wieder zum Fahren zu bringen. Das Aus für Vialle! An der Spitze brachte das Yamaha-Duo Benistant und Geerts den Doppelsieg in Sicherheit, Tagesdritter wurde der Däne Mikkel Haarup (Kawasaki). Hinter Kevin Horgmo belegte der deutsche GasGas-Pilot Simon Längenfelder Rang 5 und wusste nicht so recht, wie er das Resultat einordnen sollte. „Ich würde sagen, das Beste draus gemacht", meinte der erschöpfte Franke. „Nach gutem Start in Lauf 1 fand ich nicht meinen Flow, habe nur Fehler gemacht. Ich bin dann locker das Rennen zu Ende gefahren und war als Neunter gar nicht happy. Im zweiten Rennen war der Start wieder gut, trotzdem haben mich ein, zwei Leute überholt. Doch dann habe ich aufgedreht und habe alle Jungs wieder passiert und mein Bestes gegeben. Mit Platz 4 in Lauf 2 bin ich sehr zufrieden. Die Strecke war sehr schwierig zu fahren, mal nass, mal knüppelhart und trocken. Nicht so tiefe Rillen wie sonst."

Red Plate an Geerts

Durch den Nuller von Vialle verlor der Franzose das Red Plate an den Belgier Jago Geerts, der nunmehr die WM-Tabelle vor dem Übersee-GP in Indonesien anführt. Dritter bleibt der 18-jährige Simon Längenfelder.

Auch in der MX2-Klasse gab es einen folgenreichen Sturz am Samstag. Liam Everts (DIGA-KTM) stürzte im Qualifying, quetschte sich dabei einen Finger und sagte die Rennen ab. ■



WASNER

Immer stärker: Jeremy Seewer (Yamaha) jetzt WM-Zweiter



WASNER

Red Plate zurück: Vorteil für MX2-Pilot Jago Geerts (Yamaha)

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MXGP

Teutschenthal (D): 12. Juni 2022, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34.12,430 min = 50,200 km/h
2.	Pauls Jonass (LV)	HUsqvarna	18	+ 5,869 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 13,275 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 29,317 s
5.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 29,750 s
6.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	18	+ 39,406 s
7.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 43,008 s
9.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 47,833 s
18.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.18,841 min
23.	Nico Koch (D)	KTM	17	+ 1 Runde

Teutschenthal (D): 12. Juni 2022, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	34.32,242 min = 49,720 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 7,402 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 17,154 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	+ 19,987 s
5.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 26,529 s
6.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 33,864 s
7.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 38,265 s
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 51,548 s
15.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.10,119 min
22.	Tim Koch (D)	Husqvarna	18	+ 1.40,830 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	485 Punkte
2.	Jeremy Seewer	384
3.	Jorge Prado	366
4.	Maxime Renaux (F)	365
5.	Glenn Coldenhoff	330
6.	Rubén Fernández	304
7.	Brian Bogers (NL)	252
15.	Henry Jacobi	154
21.	Tom Koch	53

1.	Honda	492 Punkte
2.	Yamaha	488
3.	GasGas	395

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MX2

Teutschenthal (D): 12. Juni 2022, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.45,123 min = 49,413 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 0,959 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 15,631 s
4.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 22,135 s
5.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 31,962 s
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 37,397 s
7.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 42,763 s
9.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 51,415 s
15.	Marcel Staufer (A)	KTM	18	+ 1.34,533 min
20	Noah Ludwig (D)	KTM	18	+ 2.02,669 min

Teutschenthal (D): 12. Juni 2022, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	34.48,513 min = 49,333 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 10,656 s
3.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 15,451 s
4.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 23,262 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 24,565 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 41,852 s
7.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 45,359 s
8.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 50,885 s
17.	Marcel Staufer (A)	KTM	18	+ 1.49,144 min
20.	Noah Ludwig (D)	KTM	17	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	460 Punkte
2.	Tom Vialle	452
3.	Simon Längenfelder	353
4.	Kevin Horgmo	326
5.	Mikkel Haarup	319
6.	Andrea Adamo	282
7.	Thibault Benistant	266
17.	Jeremy Sydow	88
19.	Kevin Brumann	82
37.	Marcel Staufer	10

1.	Yamaha	492 Punkte
2.	KTM	486
3.	GasGas	405

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DBS Volante 2+2, 2010, orig. 14200 km, dt. Fz., KD neu, Topzustand 149.500,- €, Inzahl. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58504

Audi



R8 Handschalter gesucht, T. 0171/4167106 H

BMW



1936 BMW 328 Roadster, komplett neu aufgebaut auf 319 Rahmen, € 299.700,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Ferrari



1971 Ferrari 246 GT Dino, aus Sammlung, Sonderpreis: € 299.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1958 Jaguar XK 150 DHC, Heritage Certificate, vollrestauriert, € 149.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lotus



Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Matra



Matra Bonnet DJet 5S, Bj. 66, 35 Jahre letzter Besitzer, Technik überholt, TÜV neu. Preis 39.000,- € VB. Tel. 0171/7410432

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58500

McLaren



570S Cab. Individual, EZ 18, 10000 km, top indiv. Ausst. (UPE 279'), Garantie 4/23, neuwertig, 176.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58512

Mercedes

G 63 AMG Edition 463, 13246 km, 438 kW (575 PS), silber, Klima, Preis auf Anfrage. Felix Gärtner, Talstrasse 68, Tel. 0170/3847303, info@krone-wildberg.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58490



1 von 3 dt. "OCEAN BLUE" mit Keramik, Sammlerstück, Volla., wie neu, 18000 km, MB Scheckh., 129.500,- €. 0152/29362733

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



190E 2.3L AUTOMATIK, Bj. 10/91, Vollleder, Leder, Klima, Becker, Servo, SH, H-Kennz., VB 15.800,-. Tel. 0160/1472336

mehr: motor-klassik.de Nr. 58482

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Suche Mercedes bis Bj. 86 Strich 8 oder 123. Auch 2-Türer oder Cabrio. Keine S Klasse! Auch ein 500 E oder 320 E der 124 Baureihe wäre schön. Ich bin ein Privatmann und sichere Ihnen eine angenehme und seriöse Abwicklung zu. landwehr_gerhard@hotmail.com Tel. 0172/5431919

Opel



Suche Opel Manta, möglichst mit mind. 90 PS. Gerne A oder B Modell. Darf auch zum Restaurieren sein. Bin privat und sichere Ihnen eine sehr angenehme und seriöse Abwicklung zu. Tel. 0172/5431919, landwehr_gerhard@hotmail.com



Porsche

997 Turbo-Motor, kompl. mit Turbolader, 3.6 ltr., 480 PS, 3000 km gelaufen, VB. Tel. 0160/7225622



Porsche 991 Turbo, Bj. 2018, 520 PS, blau metallic, Turbokit, 50000 km, 1A Zustand, unfallfrei, 140.000,- €, inkl. MwSt., Tel. 02501/92500

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919





Smart

www.berlin-tuning.com H



Volvo



C70 Cabriolet, wunderschön, Klassiker, 2. Hand, 78000 km, 142 kW (193 PS), dunkelblau, Leder, Klima, SHZ, 13.500,- €. 88400 Biberach, Tel. 07351/340250



Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 16. Juli 2022, www.amc-burgau.de



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 27/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

- ❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
- ❏ auto motor und sport € 4,50
- ❏ MOTORRAD € 4,50
- ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



MOTORSPORT IMAGES

Beim Gastspiel der Britischen Tourenwagen-Meisterschaft in Oulton Park ging es teilweise zu wie beim Auto-Scooter

Kritik zügeln

Zu Mick Schumacher
MSa 26/2022

Die Causa Mick Schumacher wird langsam etwas lächerlich. Da giften sich Teamchef Steiner und Ralf Schumacher immer wieder medienwirksam an. Steiner sollte seine öffentliche Kritik – Stichwort „Unfallkosten“ – etwas zügeln. Das gibt Mick kein Selbstvertrauen. Aber Ralf Schumacher sollte als Sky-Experte auch nicht in die Onkel-Rolle schlüpfen.

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Mick Schumacher hat nicht das überragende Talent seines Vaters. Dennoch hat er bisher in jeder Serie im zweiten Jahr brilliert. Sein Teamchef sollte dafür sorgen, dass der Haas funktioniert und Schumacher in jedem Training das volle Programm abspulen kann, bevor er seinen Fahrer öffentlich rundmacht.

Friedrich Gropengiesser
D-90522 Oberasbach

Wieder Hoffnung

Zur Motorrad-WM in Barcelona
MSa 26/2022

Anfang der Saison war ich der Meinung, dass spätestens 2024 kein deutscher Fahrer mehr in der GP-Szene antreten wird. Aber dank Lennox Lehmann und der letzten Ergebnisse von Marcel Schrötter habe ich wieder etwas Hoffnung. Für mich ist nach wie vor Jonas Folger der beste deutsche Rennfahrer, aber leider ist niemand in der Lage oder daran interessiert, ihn auf eine Yamaha zu setzen. Schade! Mal sehen, wie es mit Tulovic und Reiterberger weitergeht. Eventuell sieht man einen oder beide mal in der GP- oder SBK-Szene wieder.

Hartmut Krumbiegel,
per E-Mail

Der Zuschauerschwund in der MotoGP hat seinen Grund nicht nur in den überhöhten Eintrittspreisen, sondern auch in dem Flügelwerk an der Front. Die Motorradfans können sich mit diesen Flügelmonstern nicht mehr identifizieren, weil sie ihren eigenen Motorrädern nicht ähnlich sehen. Schade, dass hier so ein Weg eingeschlagen wird.

Lambert Petautschnig
A-8820 Neumarkt

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

20. Juni 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

18. Juli 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

20. Juli 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 17. Juni		
09.50	MotoGP Sachsenring, FP1 **LIVE**	Servus TV D**
19.45	Formel 1 Montreal, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 22.45	Formel 1 Montreal, FP2 **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
Samstag, 18. Juni		
08.40	Supercars Darwin, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.50	MotoGP Sachsenring, FP3 **LIVE**	Servus TV
12.25	Moto3-WM Sachsenring, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Imola, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.30	MotoGP Sachsenring, FP4 & Qualif. **LIVE**	Servus TV
13.45	GTWC Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.10	Moto2-WM Sachsenring, Qualifying **LIVE**	Servus TV
16.00	DTM Imola, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
18.10	DTM Imola, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
19.15	DTM Trophy Imola, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**
18.45	Formel 1 Montreal, FP3 **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
21.30	Formel 1 Montreal, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 21.50	Formel 1 Montreal, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF info
Sonntag, 19. Juni		
05.05	Supercars Darwin, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.10	Supercars Darwin, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.00	MotoGP Sachsenring, Warm-up **LIVE**	Servus TV
10.25	Mot.-WM Sachsenring, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Sachsenring, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.20	Moto2-WM Sachsenring, Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 12.40	Isle of Man TT 2022, alle Sendungen (Wh.)	Motorvision TV*
13.00	DTM Imola, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.15	GTWC Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.00	MotoGP Sachsenring, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	Hard-Enduro-WM, Erzbergrodeo **LIVE**	Servus TV
17.30	ETCR-Weltcup Vallelunga, teilw. **LIVE**	Eurosport 1
18.30	Formel 1 Montreal, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.40	DTM Imola, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV
18.45	Formel 1 Montreal, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
19.20	Formel 1 Montreal, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
22.50	Formel 1 Montreal, Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
23.50	DTM Trophy Imola, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV D**

Livestream/Internet

Freitag, 17. Juni bis Sonntag, 19. Juni		
---	Mot.-WM Sachsenring, alle Sessions **LIVE**	DAZN.de*
Freitag, 17. Juni		
12.50	DTM Imola, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.50	DTM Imola, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 18. Juni		
ab 09.00	ADAC RW Salzburgring, der Samstag **LIVE**	YouTube
09.45	DTM Imola, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 14.10	ADAC TCR Salzburgring, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 14.50	TCR Europe Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.10	Rookies Cup Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	redbull.tv
16.15	Carrera Cup Imola, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 19. Juni		
07.30	Super Formula Sugo, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 09.00	ADAC RW Salzburgring, der Sonntag **LIVE**	YouTube
09.45	DTM Imola, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
11.10	Carrera Cup Imola, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 11.25	TCR Europe Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 12.15	Int. GT Open Spa, Rennen (140 min) **LIVE**	YouTube
ca. 13.40	ADAC TCR Salzburgring, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
15.20	Rookies Cup Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	redbull.tv

* kostenpflichtig ** D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau


WILHELM

Formel 1: Nach zwei Jahren Pause kehrt die Königsklasse nach Montreal zurück


HOCH-ZWEI

DTM: 30 GT3-Fahrzeuge haben sich für das Imola-Event der DTM angemeldet


KTM

MotoGP: Die Zweirad-Königsklasse absolviert ihr Gastspiel am Sachsenring

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
18.06.	NASCAR Truck Series, Knoxville	USA
18./19.06.	ETCR-Weltcup, Jarama	E
18./19.06.	DTM (+ Carrera Cup), Imola	I
18./19.06.	GTWC Europe Sprint, Zandvoort	NL
18./19.06.	ADAC RW (inkl. TCR)/XLR8, Salzburgring	A
18./19.06.	GT Open/TCR Europe, Spa-Francorchamps	B
18./19.06.	Supercars Australien, Darwin/Hidden Valley	AUS
19.06.	Formel 1, Montreal	CDN
19.06.	Super Formula, Sugo	J
Motorrad		
16.06.	Sandbahnrennen, Altrip	D
16.06.	Speedway, Olching	D
16.–19.06.	Hard-Enduro-WM, Erzbergrodeo	A
18.06.	Speedway-EM-Challenge, Krško	SLO
18.06.	Langbahn-WM, Rzeszow	PL
18.06.	Speedw.-U23-Team-EM-Semifinale, Elgane	N
18./19.06.	Trial-WM, Sant Julià de Lòria	AND
18./19.06.	Supermoto-DM, St. Wendel	D
18./19.06.	Motocross MX-Masters, Möggers	A
19.06.	Motorrad-WM (+ Rookies Cup), Sachsenring	D
19.06.	Sandbahnrennen, Hechthausen	D